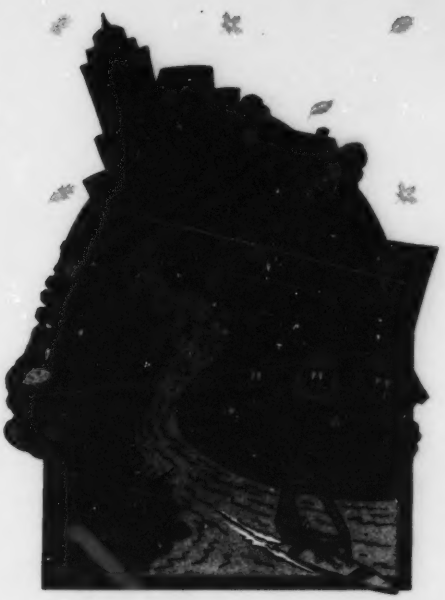
Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

RÉGÉNÉRATION

RÉGÉNÉRATION



RÉGÉNÉRATION

LE SECTEUR RIVERAIN DE TORONTO ET LA VILLE DURABLE : RAPPORT FINAL

CANADA

Ontario

L'HONORABLE
DAVID CROMBIE
COMMISSAIRE
TORONTO, CANADA

Commission royal sur l'avenir du
secteur riverain de Toronto

92-06079/

Données de catalogage avant publication (Canada)
Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto (Canada)

Régénération : le secteur riverain de Toronto et la ville durable : rapport final

Publ. aussi en anglais sous le titre : Regeneration.
ISBN 0-660-93662-3
N° de cat. MAS Z1-1988/1-1992F

1. Fronts de mer — Planification — Aspect de l'environnement — Ontario — Toronto, Agglomération de. 2. Urbanisme — Aspect de l'environnement — Ontario — Toronto, Agglomération de. I. Crombie, David, 1936- . II Titre.

HT169.C32T614 1992 333.9'1'712541
C-92-099620-5

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1992
Imprimeur de la Reine pour l'Ontario 1992
Conception et Production : Acart Graphic Services Inc.

Couverture : Papier couverture Domtar, Blanc crème, 80 lb.
Le papier fin recyclé Domtar est fait exclusivement (100 %) de vieux papiers triés qui ont servi à la consommation. Fait au Canada.

Page de garde : Texte recyclé Eagle naturel 80 lb. libre d'acide. Fait au Canada.

Intérieur : papier vélin 60 lb blanc crème
Le Phoenix Opaque (Environmental Choice) est un papier offset à livre fait des déchets de 50 % de papier recyclé dé-encré dont 40 % sont de provenance commerciale et 10 % des déchets de consommation. Fait au Canada.

Ce volume contient la traduction en français du Rapport que la Commission a originalement écrit en anglais. Cette traduction a été assurée par les services compétents du Bureau de traduction du Secrétariat d'État.

Imprimé sur du papier recyclé

Royal Commission on the
Future of the
Toronto Waterfront

Commission royale sur
l'avenir du
secteur riverain de Toronto

Commissioner
The Honourable David Crombie, P.C.

Executive Director and Counsel
Ronald L. Doering

Commissaire
L'honorable David Crombie, c.p.

Directeur exécutif et Conseiller juridique
Ronald L. Doering

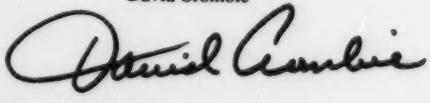
À Son Excellence le
Gouverneur général en conseil

Plaise à votre Excellence

Par le décret PC – 1988 – 589 du 30 mars 1988, j'ai été nommé Commissaire pour faire enquête et formuler des recommandations au sujet de l'avenir du secteur riverain de Toronto. J'ai maintenant l'honneur de présenter le Rapport qui suit.

Respectueusement soumis.

Le Commissaire
David Crombie



décembre 1991

171, rue Slater St., 11th Floor/11e étage
P.O. Box/C.P. 1527
Station/Succursale "B"
Ottawa, Canada K1P 6P5

Tel. No./No. de téléphone: (613) 990-3306
Fax. No./No. de facsimilé: (613) 990-4345

207 Queen's Quay West/Ouest ,5th Floor/5e étage
P.O. Box/ C.P. 4111
Station/Succursale "A"
Toronto, Canada M5W 2V4

Tel. No./No. de téléphone: (416) 973-7185
Fax No./No de facsimilé: (416) 973-7103

Royal Commission on the
Future of the
Toronto Waterfront

Commission royale sur
l'avenir du
secteur riverain de Toronto

Commissioner
The Honourable David Crombie, P.C.

Executive Director and Counsel
Ronald L. Doering

Commissaire
L'honorable David Crombie, c.p.

Directeur exécutif et Conseiller juridique
Ronald L. Doering

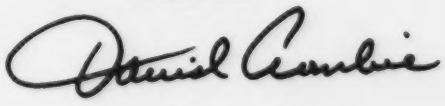
À Son Honneur le
Lieutenant-gouverneur
de la province d'Ontario

Plaise à votre Honneur

Par le décret 2465/89 du 12 octobre 1989, j'ai été nommé Commissaire, conformément à la *Loi sur les enquêtes publiques*. J'ai maintenant l'honneur de vous présenter le Rapport de la Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto.

Respectueusement soumis.

Le Commissaire
David Crombie



décembre 1991

171, rue Slater St., 11th Floor/11e étage
P.O. Box/C.P. 1527
Station/Succursale "B"
Ottawa, Canada K1P 6P5

Tel. No./No. de téléphone (613) 990-3306
Fax No./No. de facsimilé (613) 990-4345

207 Queen's Quay West/Ouest, 5th Floor/5e étage
P.O. Box/C.P. 4111
Station/Succursale "A"
Toronto, Canada M5W 2V4

Tel. No./No. de téléphone (416) 973-7185
Fax No./No. de facsimilé (416) 973-7103

Commission royale sur l'avenir du Secteur riverain de Toronto

Commissaire
L'honorable David Crombie, c.p.

Directeur exécutif et conseiller juridique
Ronald L. Doering

Adjointe du Commissaire
Margaret Johnston

Directeur principal des projets spéciaux
David Carter

Directeur principal
William Roberts

Directrice des études environnementales
Suzanne Barrett

Analyste en politique
Gordon Garland

Adjointe du Directeur exécutif
Charity Landon

Adjointe du Directeur principal des projets spéciaux
Deborah Williams

Adjointe de la Directrice des études environnementales
Sarah Kalff

Recherchiste
Soo Kim

Directrice de la production/Administratrice des systèmes informatiques
Marlaine Koehler

Adjointes administratives
Joan Lea
Louise Madore-Payer

Coordonnatrice des publications
Irene Rota

Secrétaire du Directeur exécutif et conseiller juridique
Lisa Ohata

Secrétaire du Directeur principal des projets spéciaux
Alice LeBlanc

Conception des publications
Jiin Kim

Secrétaire du personnel des directives et de la recherche
Martha Lopez

Réceptionniste
Anne Dixon

Commis/messager
Wesley Birecki

Centre canadien de documentation sur le secteur riverain
Janet Hollingsworth, Coordonnatrice des services bibliothécaires
Vera Kubelikova, gestionnaire des documents
Jean Sinclair, technicienne en bibliothéconomie

REMERCIEMENTS

Nous désirons remercier les personnes suivantes qui ont apporté à chacune de nos publications ainsi qu'à ce rapport final, leur talent de rédaction avec ardeur et dévouement.

Sheila Kieran, rédactrice
Margot Côté, rédactrice (version française)
David Kilgour, correcteur d'épreuve

Nous désirons reconnaître la contribution des personnes suivantes à la rédaction de ce rapport :

Joe Berridge
Roger du Toit
Ken Greenberg
Michael Hough
Bryan J. Howard
Neal A. Irwin
John Jackson
Joanna Kidd
Michael Kirkland
Edward J. Levy
Paul Muldoon
Pat Ohlendorf-Moffat
Ronald A. Reid
Ric Symmes

Nous sommes reconnaissants aux personnes suivantes pour leur coopération et leur contribution à notre travail :

Les gouvernements du Canada et d'Ontario, les maires des villes, leurs conseils et leurs départments, les présidents-es régionaux, leurs conseils, départments et offices de protection ainsi que de nombreux organismes et associations publics et privés.

Pendant les trois annés de la Commission, nous avons pu relever les défis qui se sont présentés grâce au travail de plusieurs mains. Nous remercions sincèrement les personnes suivantes de leur aide :

Brent Abbott ◆ Garry Adams ◆ Sharon Adams ◆ T. Bruce Adams ◆ Tom Adams ◆ John Addison ◆ David Agnew ◆ Ted Aikins ◆ Andrea Aitken ◆ Al Albania ◆ Ken Albright ◆ Gena Ali ◆ Duncan M. Allan ◆ David Allen ◆ Gene Allen ◆ Mary Ann Allen ◆ Paul J. Allsop ◆ Robert Allsopp ◆ Lorne D. Almack ◆ Martin Amber ◆ Carl Amrhein ◆ Howard Anders ◆ Douglas Anderson ◆ Paul Anozy ◆ Mark Arshan ◆ Randall Arendt ◆ Garth Armour ◆ Tim Armstrong ◆ Rob Arnott ◆ Wayne Arthurs ◆ Taline Artinian ◆ Lynn Artmont ◆ H. E. Ashley ◆ Brian Ashton ◆ Norman Atkins

LE TRAVAIL DE PLUSIEURS MAINS . . . .

♣ Bill Attewell ♣ Mike Attia ♣ Luigi Aurilio ♣ Peter Azeez ♣ Angela Azzopardi ♣ Wilbert Bach ♣ John Bacher ♣ Aubrey Bailey ♣ Giles Bailey ♣ George Baird ♣ Dave Baker ♣ Dennis Baker ♣ Randy Baker ♣ W. M. (Bill) Baker ♣ Wayne Baker ♣ John Band ♣ Marc Baraness ♣ Victor Barbeau ♣ Wayne Barrett ♣ John Barrington ♣ Vicki Barron ♣ Serge Bastien ♣ Diana Baxter ♣ Donald Baxter ♣ G. H. U. (Terk) Bayley ♣ Calvin Beach ♣ Russel Beach ♣ Frank Bean ♣ Max Beck ♣ Paul J. Beck ♣ Fred Beer ♣ Carl Beernath ♣ Moiz Behar ♣ Harry Behrend ♣ Phil Beinhaker ♣ Paul Beisel ♣ S. Dennis N. Belcher ♣ Lesley Bell ♣ William F. Bell ♣ Ginette Bellefeuille ♣ Terri Bellemore ♣ Peter Belling ♣ Sam BenDavan ♣ Yvonne Bendell ♣ Michael Bender ♣ David Bennett ♣ Gerry M. Bennett ♣ John Bennett ♣ Michael Bennett ♣ Beth A. Benson ♣ Murray Benyon ♣ Peter Bernard ♣ Chris Berzins ♣ J. B. Best ♣ Donald M. Biback ♣ Robert Bickerstaff ♣ Jane S. Billings ♣ David Bingham ♣ Ron S. Binnie ♣ Diana Birchall ♣ Roly Bird ♣ Christine Bishop ♣ Jim Bishop ♣ John Bitove ♣ Scott Black ♣ Jim Blair ♣ M. Bloess ♣ Steve Bloom ♣ Allan Blott ♣ Robert Bloxam ♣ Chris Blue ♣ Tony Blue ♣ Dirk Blyleven ♣ Trudy Bodak ♣ Christian Bode ♣ Nancy Boland ♣ Craig Boljkovac ♣ Carlo Bonanni ♣ Bob Bonner ♣ Rudi Boonstra ♣ Nars Borodczak ♣ Susanne Borup ♣ Ila Bossons ♣ Lucien Bouchard ♣ Peter Bougadis ♣ John Bousfield ♣ Charles Bouskill ♣ Ted Bowering ♣ Gary Boyd ♣ Patrick Boyer ♣ Bill Boyle ♣ Brian J. Boyle ♣ Cheryl Bradbee ♣ Mike Braden ♣ Jim Bradley ♣ Kevin Brady ♣ Graham Brand ♣ Andy Brandt ♣ Robert Brault ♣ Tim Brewsten ♣ Karen Bricker ♣ Margaret Britnell ♣ David Brock ♣ Robert Brock ♣ Marek Brodski ♣ Ian Bromley ♣ Calvin Brook ♣ Jeff Brooks ♣ John Brooks ♣ Pauline Browes ♣ Bob Brown ♣ Fergy Brown ♣ Hank E. Brown ♣ Ian C. R. Brown ♣ Veronica Brown ♣ Jeb Brugmann ♣ Marion Bryden ♣ Bill Brydon ♣ Ian Buchanen ♣ Brian Buckles ♣ Dianne Buckner ♣ Ian Budge ♣ Robynne Budish ♣ Michael Bulatovich ♣ Diane Bull ♣ John Bulloch ♣ Jim Bullock ♣ Robert G. Bundy ♣ Jane Bundze ♣ Rita Burak ♣ Heather Burgess ♣ Hernan P. Burgos Jr. ♣ Hernan P. Burgos Sr. ♣ Graham Burke ♣ Sheldon Burlow ♣ Bryan Burns ♣ Dan Burns ♣ David Burnside ♣ Barb Butler ♣ Bob Butler ♣ Everett Butsma ♣ Phillip Byer ♣ Caroline Byrne ♣ Niall Byrne ♣ Steve Byrne ♣ Orlando Cabrera ♣ Charles Caccia ♣ Lynn Calder Starr ♣ Dennis R. Callan ♣ June Callwood ♣ John Calvert ♣ Bernie Camacho ♣ Frank X. Camenzuli ♣ Jim Cameron ♣ Bill Campbell ♣ Karen Campbell ♣ Monica Campbell ♣ Nino Campitelli ♣ Tom Camps ♣ Tony Cancelliere ♣ Barbara Caplan ♣ Dennis Caplice ♣ Massimo Carbone ♣ V. Carette ♣ Elaine Carey ♣ John Robert Carley ♣ Victoria Carley ♣ Adam Carr ♣ Bruce Carr ♣ Brenda Carrigan ♣ Ken Carroll ♣ Patrick A. Carson ♣ Joe Caruana ♣ John Cary ♣ Daniel Cassidy ♣ Bruce Caswell ♣ Larry Cavanagh ♣ G. Cesario ♣ R. B. Chafe ♣ Stephen Chait ♣ Donald P. Chalmers ♣ C. H. Chan ♣ John C. Chan ♣ Victer G. Chan ♣ Thomas F. Chandler ♣ Grace Chang ♣ D. Chapman ♣ Joe Chapman ♣ Ron Chapman ♣ Jean Charest ♣ Micheline Charlebois-McKinnon ♣ David Charlesworth ♣ Edward Chart ♣ Peggy Chau ♣ Barrie Chavel ♣ Nancy Cherney ♣ Bob Chernicki ♣ Anna Chou ♣ David Christie ♣ Robert C. Christie ♣ Ron Christie ♣ P. Chronis ♣ Carolyn Chung ♣ Gardner Church ♣ Marilyn Churley ♣ J. Chyurlia ♣ Steve Clagg ♣ Bob Clapp ♣ Brad Clark ♣ David Clark ♣ Nancy J. Clark ♣ Scott W. Clark ♣ Alan Clarke ♣ Bill Clarklin ♣ Adrienne Clarkson ♣ Lorraine Clarkson ♣ John Clay ♣ Al Clayton ♣ Brian Cleeve ♣ John Clement ♣ Tom Clement ♣ Bill Clements ♣ Georges Clermont ♣ Tom Clifford ♣ Larry Close ♣ Steve Close ♣ John Coakley ♣ Tom Cobourn ♣ Sandy Cochran ♣ Dian Cohen ♣ Howard Cohen ♣ Dusty Cohl ♣ Theo Colborn ♣ Audrey Cole ♣ Rob Colli ♣ Murray Collican ♣ Frank Edward Collins ♣ Jack Collins ♣ Leigh Collinson ♣ Martin Collis ♣ Rosemary Colucci ♣ Brian Conacher ♣ Roger Concall ♣ Don Connolly ♣ Rick Connors ♣ Mark Conway ♣ Ken Cook ♣ William Cook ♣ Dave Cooke ♣ Tony Coombes ♣ Jack Cooper ♣ Kathy Cooper ♣ Jean Corbeil ♣ Ken Corbett ♣ Francine Côté ♣ Ron Coulas ♣ Darryl Coulson ♣ Jacqueline Courval ♣ Jane Coutts ♣ Eric Cowan ♣ Sandra Cowan ♣ Nigel Cowie ♣ Chuck Cox ♣ Samuel Craig ♣ Bill Cram ♣ Jack Cramer-Byng ♣ Margaret Cramer-Byng ♣ Maggie Cresswell-Weber ♣ David Crome ♣ James Crump ♣ Walter S. Culbertson ♣ L. Ross Cullingworth ♣ Ken Cumberland ♣ N. N. Cursio ♣ Joe D'Abramo ♣ Alex Dagg ♣ S. M. Daggupaty ♣ Harry Dahme ♣ Romesh Dalal ♣ Bob Dale ♣ Ralph Daley ♣ Harold S. Dalkie ♣ Beverly Dalys ♣ Nada Dancy ♣ Barnett Danson ♣ George Dark ♣ Amy Darker ♣ Dave Darker ♣ John Darling ♣ Al Davidson ♣ Anton Davies ♣ Ben Davies ♣ Bryan Davies ♣ Katherine Davies ♣ Paula Davies ♣ Tom Davies ♣ Walter Davies ♣ Wayne Davies ♣ Bruce Davis ♣ Cameron Davis ♣ Mark Davis ♣ Sylvia Davis ♣ Robert Dawes ♣ Ian N. Dawson ♣ John Day ♣ John Alexander Day ♣ Marie Day ♣ Wazir Dayal ♣ Robert de Cotret ♣ Michael de Gruchy ♣ Sheila de Zwaan ♣ Alyson Deans ♣ Sam Defelice ♣ Michael DeGroot ♣ Maureen DeJong ♣ Pat Delbridge ♣ Bruce Demara ♣ Bob DeMatteo ♣ Kathy Deming ♣ Brian E. Denney ♣ Michael Dennis ♣ Terry Denovan ♣ Kathy Dermott ♣ J. DeSchulthess ♣ Gene Desfor ♣ Anne-Marie Deslauriers ♣ Ian Deslauriers ♣ Wayne Deveau ♣ John Deverell ♣ Don Dewees ♣ Janet Dey ♣ Parviz Dhajani ♣ Con Di Nino ♣ Jack Diamond ♣ Bill Dibden ♣ Jennifer Dickson ♣ Les Digby ♣ Ben DiRamo ♣ Betty Disero ♣ Barry Ditto ♣ Frank Dixon ♣ Kenneth S. Dobb ♣ Tim Dobbie ♣ Jim Dobbin ♣ Rob Dobos ♣ Rod Dobson ♣ Doug Doherty ♣ Carole Donaldson ♣ Len Doncheff ♣ Laura Donefer ♣ Lee Doran ♣ Bob Doty ♣ Bob G. Douglas ♣ Dave Douglas ♣ Gordon Dowdell ♣ Elizabeth Dowdeswell ♣ Robert Dowler ♣ Donn Downey ♣ John Downing ♣ Derek Doyle ♣ Leo Drikx ♣ Alan G. Driver ♣ Leith Drury ♣ Douglas P. Dryer ♣ Aline Dubois ♣ Andrée DuBois ♣ Rick Ducharme ♣ Jim Duer ♣ Al Duffy ♣ Alexandra Duncan ♣ Bruce Duncan ♣ Brian Dundas ♣ Bill Dunphy ♣ Noreen Dunphy ♣ Steven Dunsford ♣ William Duron ♣ D. A. Durrant

♣ Barney Dutka ♣ Valerie A. E. Dyer ♣ Gary Dysart ♣ Ralph Eades ♣ Graeme Eadie ♣ Maggie Easton ♣ Arnold Edinborough ♣ Russ Edmunds ♣ Philip Edwards ♣ Tom Edwards ♣ Daniel Egan ♣ Jo-Anne Egan ♣ David L. Egar ♣ Arthur C. Eggleton ♣ Sam Ejnesman ♣ Susan Elbe ♣ Jack Ellis ♣ R. F. Ellis ♣ Mark Entwistle ♣ Danny Epstein ♣ Bob Evans ♣ David Evans ♣ Trevor Eyton ♣ Stephen Fagyas ♣ Paul Fairbrother ♣ George M. Fairfield ♣ Anne Fairley ♣ Helen Farley ♣ Paul Farley ♣ Tom Farrell ♣ Bob Farrow ♣ Milt Farrow ♣ Peter Fasullo ♣ Dale Faubert ♣ Peter Fay ♣ David Featherstone ♣ Robert Featherstonhaugh ♣ Paul Feitelberg ♣ David Feldman ♣ Tommy Fellion ♣ Elizabeth Feltes ♣ Jennine Feretti ♣ David Ferguson ♣ Derek Ferguson ♣ Jock Ferguson ♣ Robert Ferguson ♣ Claudia E. Fieder ♣ Larry Field ♣ Mike Filey ♣ Susan Filshie ♣ Richard A. Findlay ♣ Morris Fine ♣ Michael Firestone ♣ Susan Fish ♣ Ewen Fisher ♣ Gerry Fitzsimmons ♣ James Flagal ♣ Robert Flagal ♣ Gerry Flahive ♣ J. D. Fleck ♣ Eric Fleming ♣ Eugene A. Flichel ♣ Chuck Flink ♣ Tom Flood ♣ Doug Floyd ♣ Dennis Flynn ♣ Tom Foote ♣ Mark Forbes ♣ Rob Forbes ♣ F. Shane Foreman ♣ M. Forester ♣ Dennis Fortune ♣ Michael C. Fortune ♣ William Foster ♣ Bruce Fountain ♣ Ed R. Fox ♣ Glen Fox ♣ Ron Foy ♣ David Frame ♣ David Francis ♣ Bill Frankling ♣ Karen Fraser ♣ Sandra Frasson ♣ Ken Frederickson ♣ Barbara Freedman ♣ Louis Freedman ♣ Adele Freeman ♣ Bill Freeman ♣ Harry French ♣ Bruno Fresci ♣ Elene Ftohogiannis ♣ Ken Fukumoto ♣ Ed Fulton ♣ Tom Fulton ♣ Rem Gaade ♣ Holly Galway ♣ Don Gamble ♣ Ciaran Ganley ♣ Ken Gansel ♣ Francis Gardiner ♣ Fred Gardner ♣ Helen Garland ♣ Robert Garrard ♣ David Garrick ♣ John A. Gartner ♣ Peter B. Gass ♣ John Gault ♣ Gord Geeseburger ♣ Mario Gentile ♣ Ric German ♣ Denis Gertler ♣ Len Gertler ♣ Meric Gertler ♣ Ross Gervais ♣ John Ghent ♣ Brian L. Gibson ♣ Graeme Gibson ♣ Ian Gibson ♣ Janice Gibson ♣ Sally Gibson ♣ James Gillies ♣ Sam Gindin ♣ Daniel Girard ♣ Robert Giroux ♣ Donald Given ♣ Bob Giza ♣ Andrew Glass ♣ Marc Glassman ♣ Bill Glenn ♣ Chris Glerum ♣ Fred Gloger ♣ Robert Glover ♣ Nick Gobes ♣ Freya Godard ♣ Charles Godfrey ♣ Martin Goebel ♣ Lawrence S. Gold ♣ Lee Gold ♣ Mark Goldblatt ♣ Howard Goldby ♣ Judy Goldie ♣ Michael Goldrick ♣ Lorrie Goldstein ♣ Phillip W. Gooch ♣ Len Good ♣ Ted Goodchild ♣ Robert A. Goodings ♣ Gary Goodman ♣ David Gordon ♣ Richard Gordon ♣ Julius Gorys ♣ Ron Gotts ♣ Stephen Goudge ♣ Alain Gourd ♣ Katharine Gourlie ♣ Carole Goyette ♣ George Grant ♣ Jack Grant ♣ Henry Graupner ♣ Bill Gray ♣ Lou Greenbaum ♣ Ira Greenspoon ♣ Ellen Greenwood ♣ Bill Greer ♣ Douglas Grenville ♣ Marney Grew ♣ Ruth Grier ♣ Kathleen Griffin ♣ Richard Griffiths ♣ Lino Grima ♣ Randy Grimes ♣ George Gross ♣ Ellen Jane Grossman ♣ Carmen Guerreri ♣ Brad Guest ♣ Robert Gullins ♣ Ravi Gupta ♣ David Gurin ♣ Gigi Gurthrie ♣ David Guscott ♣ Katherine Guselle ♣ Stella Gustavson ♣ Gigi Guthrie ♣ Tibor Haasz ♣ Donald C. Hadden ♣ Glenn Hadley ♣ Derek Hagen ♣ Roseann Hahn ♣ Efraim Halfon ♣ Barbara Hall ♣ Howard Hall ♣ Ilona Hall ♣ Janet Hall ♣ Joe Hall ♣ John Hall ♣ Mark Hall ♣ Doug Hallet ♣ Andy Hamilton ♣ David Hamilton ♣ J. P. Hamilton ♣ John Hanbidge ♣ Brian Hancock ♣ Mac Hancock ♣ Trevor Hancock ♣ J. Moyra Haney ♣ Bob Hanna ♣ Gary S. Harding ♣ Michele Harding ♣ Peter Hare ♣ Jennifer M. Harker ♣ Lyn Harrett ♣ Glenn Harrington ♣ David Harris ♣ John Harris ♣ Carol Harris-Lonero ♣ Michael Harrison ♣ Don Hartford ♣ Ian Harvey ♣ Vanessa Harwood ♣ Khalid Hashmani ♣ Dave Hawke ♣ Bill Hawkes ♣ Dennis J. Hawley ♣ Mary Hay ♣ Stewart Hay ♣ Al Haynes ♣ Dan Heap ♣ Stan Heidman ♣ Steve Heineman ♣ Ariane Heisey ♣ Michael Heitshu ♣ Karl Hemmerich ♣ Jeff Hemming ♣ David Henderson ♣ Fred Henderson ♣ Paul Henderson ♣ Colleen Hennessy ♣ Gary Herrigel ♣ Patricia Herring ♣ Rob Hersey ♣ Marc Hewitt ♣ Fred Heywood ♣ Sharon Hicks ♣ Peter M. Higgins ♣ Tom Higgins ♣ Verna Higgins ♣ Bob Hill ♣ D. Jeremy Hill ♣ John Hillier ♣ Susan Himmel ♣ Jim Hodgins ♣ Darryl Hogg ♣ Kenneth Holder ♣ Bruce Holland ♣ Roger Hollander ♣ Brian Hollebone ♣ Irvine Hollis ♣ Brian Holmes ♣ Alex Home ♣ Glen Hooper ♣ Jean Hopkins ♣ Dick Horkins ♣ Kevin Hosler ♣ John Houweling ♣ Bob Howald ♣ Bill Howes ♣ Al Hoyne ♣ Lorraine Hubbard ♣ Dave Hulchanski ♣ Christopher Hume ♣ Manfred Humphries ♣ David Hutcheon ♣ Noel Hutchinson ♣ Robert Hutchinson ♣ Debbie Hymes ♣ Sandra Iaboni ♣ Brett G. Ibbotson ♣ Joseph Iglewski ♣ Jack Imhoff ♣ Bruce Ing ♣ Jonah Ing ♣ Inga Ingram ♣ Colin Isaacs ♣ Dorothy Izzard ♣ Raine Jaagumagi ♣ Laurie A. Jacklin ♣ William H. Jackman ♣ Gladstone Jackson ♣ Lorna D. Jackson ♣ Julian Jacobs ♣ Karl Jaffray ♣ Gloria W. James ♣ Lois James ♣ R. Scott James ♣ Rick James ♣ Royson James ♣ Terry Janczyk ♣ Milan Janecek ♣ Bruce Jank ♣ Diana Jardine ♣ Beth Jefferson ♣ Otto Jelinek ♣ Shirley Jen ♣ Alf Jenkins ♣ Hans Jensen ♣ Peter Jensen ♣ Walter Jensen ♣ Sam Jephcott ♣ Mike Jerrett ♣ Sabine Jessen ♣ Norman Jewison ♣ Paul Johannsson ♣ Judith John ♣ Andrew L. Johnson ♣ Bob Johnson ♣ David Johnson ♣ Fred Johnson ♣ Patricia K. Johnson ♣ Anne Johnston ♣ Gerry Johnston ♣ Richard Johnston ♣ Robert D. Johnston ♣ Allen Jones ♣ Glen Jones ♣ Jack Jones ♣ Laura Jones ♣ Wendy Joscelyn ♣ Wendy Joyce ♣ Helen Juhola ♣ Peter Jull ♣ John G. Jung ♣ John Jursa ♣ Phil Kaegi ♣ Ron Kanter ♣ Heidi Kaphengst ♣ Frederick T. Kasravi ♣ Nora Kassabian ♣ David Kaufman ♣ Kevin Kavanagh ♣ Michael Keating ♣ Walter Kehm ♣ Andrew Keir ♣ Susan Keir ♣ Morley Kells ♣ G. V. Kelly ♣ Susan Kelly ♣ Perry Kendall ♣ Ron Kennedy ♣ Byran Kerman ♣ Sharon Kerr ♣ Tom Kerr ♣ Frank Kershaw ♣ Bruce C. Ketcheson ♣ Carol Q. Ketchum ♣ Fareed W. Khan ♣ Rajib Khettry ♣ Ian Kilgour ♣ Don King ♣ Eldred King ♣ Rosina King ♣ John Kinkead ♣ Jeremy K. B. Kinsman ♣ John Kis ♣ Shane Kjertinge ♣ Laura Klager ♣ Mitchell Klein ♣ Randall R. Klein ♣ Ksenija Klinger ♣ Steve Klose ♣ Jo-Anne Knight ♣ Carl Knipfel ♣ Louise Knox ♣ Marilyn Knox ♣ Harold Kobold ♣

Risa Kogan ♣ Emil Kolb ♣ Raines Kolsy ♣ Heather Konefat ♣ Karl Konze ♣ Irving Korn ♣ Andrew Koropeski ♣ Ray Kosky ♣ S. C. Kosti ♣ Lawrence Kotseff ♣ Dick Krajewski ♣ Gordon Krantz ♣ Robert Kravel ♣ Elizabeth Kriegler ♣ Matthew Kronby ♣ Richard Kuchynski ♣ Brian Kurtner ♣ Michael Kusner ♣ Kelvin Kwan ♣ William Kwong ♣ P. Réal L'Heureux ♣ Huguette Labelle ♣ R. Lafleur ♣ Celia Laframboise ♣ Marilyn Lagzdins ♣ Michelle Lalonde ♣ Peter Lambert ♣ Wes Lammers ♣ Penny Lamy ♣ Donald Lander ♣ Alexis Landon ♣ Dennis Lang ♣ Peter Langdon ♣ Peter Langer ♣ David Langille ♣ Doug Langley ♣ David F. Larone ♣ Maureen Larsen ♣ Mel Lastman ♣ David Latchman ♣ Keith Laushway ♣ Mark Law ♣ Patrick L. Lawrence ♣ Jack Layton ♣ Michael Lea ♣ Allan Leach ♣ Don Learning ♣ Laurie LeBlanc ♣ Norman LeBlanc ♣ Patrice LeBlanc ♣ Stephen R. LeDrew ♣ Chang Lee ♣ Don Lee ♣ Jack Lee ♣ Erma Leesty ♣ Robert Lehane ♣ Horst Leingruener ♣ Vivian Leir ♣ Henry Leistner ♣ Ken Lem ♣ James Lemon ♣ Mary Lemyre ♣ Owen Lemyre ♣ Jill Leslie ♣ Iara Lessa ♣ C. A. Levesque ♣ Howard Levine ♣ Reg Lewis ♣ Vic Lim ♣ Clifford Lincoln ♣ Paul Lisanti ♣ Irwin Lithwick ♣ Arthur Little ♣ Greg Little ♣ John Livey ♣ Simon Llewellyn ♣ Rob Lockhart ♣ Jane Logan ♣ John Long ♣ Ross Long ♣ Bill Longden ♣ Harry Lopez ♣ Brian Loreto ♣ Frank Loritz ♣ Don Loucks ♣ Debbie Lovas ♣ W. Carl Lovas ♣ Amory Lovins ♣ David Low ♣ Harvey Low ♣ Rodine Lozada ♣ Rainer Lubbren ♣ Bob Luckhart ♣ Natalie Lue ♣ Peg Lush ♣ D. Luymes ♣ William Lye ♣ Donna Lynch ♣ Jim T. Lynch ♣ N. Barry Lyon ♣ Kim Lyons ♣ Larry Lyons ♣ Michael Lyons ♣ Heather MacAndrew ♣ Bob MacAuley ♣ David Macdonald ♣ Doug Macdonald ♣ Duncan MacDonald ♣ Helen MacDonald ♣ Jean MacDonald ♣ Lynda Macdonald ♣ Anne Macilory ♣ John Macintyre ♣ Barry Kent Mackay ♣ Elmer MacKay ♣ Hugh Mackenzie ♣ Eric Macklin ♣ James W. MacLaren ♣ Gord MacPherson ♣ Sandy MacPherson ♣ Diana Macri ♣ Chris Madej ♣ Paul Magder ♣ Marie Magee ♣ Steve Magee ♣ Fil Magnoli ♣ Chuck Magwood ♣ John Maher ♣ Janice Mahoney ♣ Garth Mailman ♣ Joyce Main ♣ Wally Majesky ♣ Frank C. Malatesta ♣ Douglas Maloney ♣ Robert Maloney ♣ Bob Malvern ♣ Andrew Manahan ♣ Ron Manfield ♣ Iggy Manlangit ♣ Thomas Manolakos ♣ Peter Mar ♣ Valerie March ♣ T. J. Marchant ♣ Alan R. Marchment ♣ Eva Marczak ♣ John Marczak ♣ Nora Mark ♣ Margaret Marland ♣ Jiri Marsalek ♣ R. Scott Marsh ♣ Stephen Marshall ♣ Tom Marshall ♣ Dale Martin ♣ Douglas Martin ♣ Jim Martin ♣ Luciano Martin ♣ Regan Martin ♣ Shirley Martin ♣ Deborah Martin-Downes ♣ Donald R. Martyn ♣ Al Mason ♣ John Roger Massingham ♣ Guy Mastrella ♣ Boris Mather ♣ Craig Mather ♣ Margary Mathews ♣ Marc Mattachini ♣ Burkhard Mausberg ♣ Jim Maxwell ♣ John Maxwell ♣ Robert Maxwell ♣ Doug Maybank ♣ Eileen Mayo ♣ Bob McArthur ♣ H. I. McBride ♣ Robert McBride ♣ Mark McBurney ♣ Fiona McCall ♣ Hazel McCallion ♣ Doug McCallum ♣ Patricia McCarney ♣ Frank McCarthy ♣ Shawn McCartney ♣ Anne McCauley ♣ Maureen McCauley ♣ David McClelland ♣ Michael McClelland ♣ David McCluskey ♣ Stephen McColl ♣ Jeff McCorkell ♣ M. Mike McCormick ♣ Mavis McCullum ♣ Gerard McDade ♣ John McDermid ♣ Dan Mcdermott ♣ Mark McDonald ♣ Maureen McDonnell ♣ Barbara McDougall ♣ Patricia McDowell ♣ Timothy McGee ♣ Nancy McGill ♣ Dan McGillivray ♣ John McGinnis ♣ Brian McHattie ♣ Donna McHoull ♣ David McHugh ♣ Craig McInnes ♣ Stewart McInnes ♣ Suzanne McInnes ♣ Erv McIntyre ♣ Trevor McIntyre ♣ Donald McKay ♣ Sheila McKay-Kuja ♣ Samm McKaye ♣ Pearl McKeen ♣ Lee-Anne McKenna ♣ Dan McKenzie ♣ Darcy McKeough ♣ Edward N. McKeown ♣ Jackie McKeown ♣ David McKillop ♣ Elizabeth McLaren ♣ David McLaughlin ♣ Madelaine McLaughlin ♣ Stephen McLaughlin ♣ Dan McLean ♣ Guy McLean ♣ Jim McLean ♣ Moira McLean ♣ William A. McLean ♣ Judith McLeod ♣ Lyn McLeod ♣ Charles McMillan ♣ John McMillan ♣ Scott McMillan ♣ John McNaughton ♣ Ray McNeil ♣ Gary McPeak ♣ Diane McPherson ♣ Laurie McPherson ♣ K. C. McReynolds ♣ Maureen McVarish ♣ Sean Meagher ♣ Sonya Meek ♣ Peter Meerburg ♣ Peter L. Meffe ♣ Ruth Melady ♣ Nelson Melnyck ♣ Tom Melymuk ♣ John Mende ♣ Eric Menezes ♣ Kathy Menyes ♣ H. Roy Merrens ♣ Jim Merritt ♣ Serge Metikosh ♣ Charles J. Meyers ♣ Mofeed Michael ♣ John Michailidis ♣ Michael Michalski ♣ Ed Mickiewicz ♣ Peter Middleton ♣ Frank Miele ♣ George Mierzyski ♣ Paul Migus ♣ John R. Mihalus ♣ Melanie Milanich ♣ Anthony Miles ♣ Joan Miles ♣ Tony Miles ♣ David Milgram ♣ Fred Millar ♣ Jim Millar ♣ Doug Miller ♣ Gavin Miller ♣ Glenn Miller ♣ Joe Miller ♣ John Miller ♣ Pam Miller ♣ Phyllis Miller ♣ Rodger B. Miller ♣ Russell Miller ♣ Sarah Miller ♣ Dennis Mills ♣ Frank Mills ♣ John Mills ♣ Robert E. Millward ♣ Michael Miloff ♣ Ann Milovsoroff ♣ David Mirvish ♣ P. K. Misra ♣ Paul Mitcham ♣ Ron Moeser ♣ Rasheed Mohammed ♣ Michael B. Moir ♣ Paul Moloney ♣ Laurie Monsebraaten ♣ Donna Montgomery ♣ David Moore ♣ Irene Moore ♣ Peter J. Moore ♣ Richard Moore ♣ Christopher Morgan ♣ Bruce Mori ♣ Beverly Morley ♣ Lawrence Morley ♣ Barry Morrison ♣ Don Morrison ♣ Harold Morrison ♣ Monica Morrison ♣ Larry Morrow ♣ Lynn Morrow ♣ Robert Morrow ♣ Wiebke Mortenson ♣ Desmond Morton ♣ Ian Morton ♣ Marlene Moser ♣ Elias Moubayed ♣ Diana Mourato ♣ Christine Moynihan ♣ Tom Muir ♣ Elizabeth Mulholland ♣ Thomas Mulligan ♣ Brian Mulroney ♣ Ann Mulvale ♣ Jon Munn ♣ Bill Munson ♣ Bruce Murat ♣ Rosa Murnaghan ♣ Claire Murphy ♣ Pat Murphy ♣ Barry Murray ♣ Don Murray ♣ Jack Murray ♣ David Myers ♣ Rollo H. H. Myers ♣ Frank Myron ♣ Huguette Nadeau ♣ Cynthia M. Nambudiri ♣ Jim Nash ♣ Ted Nasmith ♣ Nolan Natale ♣ Rashmi Nathwani ♣ Léonce Naud ♣ B. N. Nayak ♣ Mohamed Nayed ♣ Eha Mai Naylor ♣ John Neate ♣ Melanie Neilson ♣ Terry Neilson ♣ Earl Nestmann ♣ Julie Nettleton ♣ Robert Newbury ♣ Larry Newton ♣ Winnie Ng ♣ Elizabeth Nielson ♣ Jeanette Niggenaber ♣ Robert Nisbet ♣ Brian Nixon ♣ Wendy Noble

◆ Peter Noehammer ◆ Frank Norman ◆ Robert Norman ◆ Lynn Norris ◆ Barbara North ◆ Pat Northey ◆ Mike Northfield ◆ Kathy Nosich ◆ Heather Nourse ◆ E. R. Nurse ◆ Patricia O'Connell ◆ Gerri-lynn O'Connor ◆ Dan O'Halloran ◆ Brian O'Keefe ◆ Noreen O'Laughlin ◆ James O'Mara ◆ Catherine O'Neill ◆ Michael O'Reilly ◆ Larry O'Toole ◆ Norah Oakley ◆ Peter Oberlander ◆ Patrick W. Olive ◆ Gabe Oliver ◆ John Oliver ◆ Ben Ong ◆ Larry Onisto ◆ Eli Ophek ◆ Ian Orchard ◆ Walter Oster ◆ Ray Ostiguy ◆ Tom Ostler ◆ Steven Otto ◆ Cairine Oulton ◆ Ken Owen ◆ Jack Oziel ◆ Anna Pace ◆ B. Paehike ◆ Michael Page ◆ Shelley Page ◆ André Pageot ◆ Victor Pakalnis ◆ Janice Palmer ◆ Cyril Palod ◆ Aubrey Pancer ◆ Leslie Papp ◆ Victor P. Pappalardo ◆ John Parker ◆ Stan Parker ◆ Charles P. Parmellee ◆ Alison Parsons ◆ Karen Partanen ◆ Kevin R. Pask ◆ Dennis Pataky ◆ Mafat Patel ◆ Jeff Paterson ◆ Murray Paterson ◆ Doug Patriquin ◆ Richard Patten ◆ Joan Patterson ◆ Marjorie Patterson ◆ Nancy Patterson ◆ Norman Paul ◆ Chuck Pautler ◆ Annette Payne ◆ David Peakall ◆ Randall T. Pearce ◆ W. N. Pearl ◆ Jonathan Peck ◆ Eudora Pendergrast ◆ William Peppler ◆ Bob Perkins ◆ James K. Perkins ◆ Dennis Perlin ◆ David Perlman ◆ Lynda S. Peros ◆ Deo Persaud ◆ George Peter ◆ Brad Peterson ◆ David Peterson ◆ Eric Peterson ◆ Jim Petite ◆ Robert Petrella ◆ Don Peuramaki ◆ Robert Phaelke ◆ Thomas J. Phelan ◆ Kim G. Philip ◆ William Philips ◆ David C. Phillips ◆ Robert Phillips ◆ Karen Pianosi ◆ Peter Pickfield ◆ Darrell Piekarz ◆ Debbie Pierce ◆ Susan Pigg ◆ Alan Pilkey ◆ Juri Pill ◆ Herbert Pirk ◆ Jon Plank ◆ Rudy Platiel ◆ A.E. Pokotylo ◆ Margaret Polanyi ◆ Peter Pomeroy ◆ Lynn Poole ◆ Peter Poot ◆ George Post ◆ Russ Powell ◆ Gerald Pratley ◆ Bill Pratt ◆ Dick Pratt ◆ Charles Presswell ◆ Michael Price ◆ George Priddle ◆ Robert J. Pringle ◆ Bill Pristanski ◆ G. Punt ◆ Margaret Purcell ◆ Peter E. Purins ◆ R. A. Quail ◆ Elizabeth Quance ◆ Jack Rabba ◆ Jack Rabinowitz ◆ Donna Rachey ◆ Jan Raczkowski ◆ Mark Raczkowski ◆ Bob Rae ◆ Michael Raggett ◆ Debbie Ramsay ◆ Peter Ramsay ◆ Richard B. Ramsden ◆ Robert Ramsey ◆ Tim Rance ◆ Carol Randall ◆ Marianne Ratelle ◆ Kenneth Raven ◆ Ousama Rawi ◆ Angus V. Read ◆ Alan B. Redfern ◆ Alan Redway ◆ Wayne Reeves ◆ Henry A. Regier ◆ I. Reichenbac ◆ Alva Reid ◆ Bruce Reid ◆ David A. Reid ◆ Julyann Reid ◆ Mark Reid ◆ Audrey Reifenstein ◆ Paul A. Reimer ◆ Gloria Reszler ◆ Trefor Reynoldson ◆ David W. Rice ◆ Peter Rice ◆ Jim Richards ◆ Nigel H. Richardson ◆ Susan Richardson ◆ Wayne S. Richardson ◆ Dale Richmond ◆ Don Richmond ◆ John Richmond ◆ Tom Ridout ◆ Bob Riggs ◆ Suzanne Rioux ◆ Brian Ripley ◆ George Ritchie ◆ Ray Rivers ◆ Jim Robb ◆ Dave Robertson ◆ Ian Robertson ◆ James K. Robertson ◆ Jim R. Robertson ◆ Gerald Robinson ◆ Nancy Robinson ◆ Paul Robinson ◆ Keith Rodgers ◆ George Rodrigues ◆ Richard Rohmer ◆ S. Roitman ◆ Anthony Roman ◆ Brenda Roman ◆ Alfredo Romano ◆ Mario Romano ◆ William Rosart ◆ Lee Ross ◆ Mike Rostetter ◆ Phil Roth ◆ Richard Rotman ◆ William A. Rowat ◆ Andris Roze ◆ Norm Rubin ◆ Norm Rukavina ◆ George Rumble ◆ Somer Rumm ◆ Dallard Runge ◆ David Runnalls ◆ Zen Ruryk ◆ Deborah Russell ◆ George Rust-D'Eye ◆ Brian Rutherford ◆ Jim Ryan ◆ Louis Sabourin ◆ Peter J. Sagar ◆ Fran Sainsbury ◆ Carol Saint Laurent ◆ Edward R. Sajecki ◆ Nimrod Salamon ◆ Ted Salisbury ◆ Todd Salter ◆ Dereck Samaroo ◆ David Sampson ◆ Heather Saranpaa ◆ Eileen Sarkar ◆ Bill Saundercook ◆ David Saunders ◆ Charles Sauriol ◆ Paul Savoie ◆ Fred Scaffidi ◆ Henry Schefter ◆ Steve Schibuola ◆ Nigel Schilling ◆ Glen Schnarr ◆ John Schnayder ◆ N. Schonstedt ◆ Rhonda Schop ◆ Tom Schwartz ◆ Carolyn Scott ◆ Ian W. Scott ◆ Rosanna Scotti ◆ Paul H. Scrivener ◆ Robin Sears ◆ David Sefton ◆ Morley Sefton ◆ Farhad Seif ◆ Les C. Selby ◆ Alex Semeniuk ◆ John Sewell ◆ Geoff Shamie ◆ Walter Shanahan ◆ Peter Sharp ◆ Bob Shaw ◆ Martin Shaw ◆ Steve A. Shaw ◆ Derwyn Shea ◆ John H. Sheard ◆ James Shears ◆ Brian Shell ◆ Lou Shenfeld ◆ John Shepherd ◆ Griff Sherbin ◆ John Sherk ◆ Amanda Sherrington ◆ Richard Shibley ◆ Evelyn Shih-babor ◆ Ron Shimizu ◆ Karey Shinn ◆ Nick Shinn ◆ John Shipman ◆ Dalton Shipway ◆ Judie Shore ◆ Andrea Short ◆ Bob Short ◆ Glen Shortliffe ◆ John Shortread ◆ Steven Shrybman ◆ Anna Shumeko ◆ Gabriella Sicheri ◆ Marv Sidor ◆ Michael Sifton ◆ Sky Sigal ◆ Maria Kaars Sijpesteijn ◆ P. Silman ◆ Joe Silva ◆ Martin Silva ◆ Vykki Silzer ◆ John Simmers ◆ Robert Simmons ◆ Peter Simon ◆ Holly Simpson ◆ Jack Simpson ◆ Mary Simpson ◆ Lee Sims ◆ Bruce Sinclair ◆ John Sinclair ◆ Nancy Singer ◆ Safra Singh ◆ Karen Sita ◆ Andrew Skaab ◆ Michael Skafel ◆ George Sladek ◆ Robert W. Slater ◆ Joey Slinger ◆ Ron Sloan ◆ Richard Slowikowski ◆ Ed Slugocki ◆ Peter Sly ◆ Sharon Smalley ◆ David Smiley ◆ Albert R. Smith ◆ Beverly Smith ◆ David Smith ◆ Doug Smith ◆ Frank Smith ◆ Gordon Smith ◆ Julian L. Smith ◆ Karen Smith ◆ Paul K. Smith ◆ Ray Smith ◆ Robert D. Smith ◆ Rodney Smith ◆ Ron Smith ◆ Scott W. Smith ◆ Ken Snelson ◆ Sam Sniderman ◆ Simon So ◆ Richard Soberman ◆ Adam Socha ◆ Michael Soegtrop ◆ Rene Soetens ◆ Rachel Soffer ◆ Christopher Solecki ◆ Adrianna Solman ◆ Keith Solomon ◆ John Sousa ◆ Rosemary Spatafora ◆ Ray Spaxman ◆ Donald Speller ◆ Ted Spence ◆ Al Spiegel ◆ Laurel Spielberg ◆ David Springbett ◆ Bhartendu Srivastava ◆ Haymish St. Rose ◆ Elke Stahr ◆ Elizabeth Stanley ◆ Andrew Staples ◆ Becky Stapleton ◆ Charles Stearns ◆ Brian Stein ◆ Ross Stephen ◆ Murray Stephens ◆ Robert Stephens ◆ Judith Stephens-Wells ◆ Jan Stepien ◆ Feodora Steppat ◆ Mark Sterling ◆ Barry Sterparn ◆ Geoffrey Stevens ◆ Don Stevenson ◆ Greg Stewart ◆ Mary Stewart ◆ J. Anthony Stikeman ◆ Jeffery Stinson ◆ George Stockton ◆ Stewart Stolarski ◆ David Stonehouse ◆ Jeanne Strain ◆ Paul J. Strain ◆ Cynthia Strike ◆ Richard Stromberg ◆ Elaine Struke ◆ Jane Stubbington ◆ Richard Stultz ◆ Larry Sukava ◆ Barbara Sullivan ◆ Karl Suns ◆ Penti Suokas ◆ Kim Surgenor ◆ Hans Sustronk ◆ Sylvia Sutherland

LE TRAVAIL DE PLUSIEURS MAINS . . . .

♣ John S. Sutherns ♣ Aine Suttle ♣ Howard Swadron ♣ Gail Swainson ♣ Anne Swarbrick ♣ Stanley B. Swartzman ♣ John Sweeney ♣ Austin Sweezy ♣ M. L. Swiggum ♣ Marv Sydor ♣ Tariq Syed ♣ Sandy Symmes ♣ Chris Szweda ♣ Peter Tabuns ♣ Catherine Talbot ♣ Larry Talbot ♣ Ken Tamminga ♣ R. T. (Bob) Tanaka ♣ Donald Tate ♣ Brian Taylor ♣ Carole Taylor ♣ Craig Taylor ♣ Dan Taylor ♣ Donna P. Taylor ♣ Irene Taylor ♣ Laura Taylor ♣ Marion Taylor ♣ Mark Taylor ♣ Raymond Taylor ♣ Robert Taylor-Vaisey ♣ Nicholas Teekman ♣ Bill Teron ♣ Chris Teron ♣ Paul Terry ♣ Christopher Thacker ♣ Lloyd Thomas ♣ Pan Thomas ♣ Peter Thomas ♣ Rondo P. Thomas ♣ Dave Thompson ♣ Denis Thompson ♣ Geoffrey Thornburn ♣ Michael G. Thorne ♣ Bev Thorpe ♣ Judith Tinkl ♣ Doug Tipple ♣ Richard Tobe ♣ George W. Todd ♣ Paula Todd ♣ Peter L. Todd ♣ Peter Tollefsen ♣ Peter Tomlinson ♣ Alan Tonks ♣ Rob Tonus ♣ Linda Torney ♣ John Tory ♣ Louise Tousignent ♣ Steve Tovee ♣ Robert Townsend ♣ David Toyne ♣ D. A. Trail ♣ Stephane Tremblay ♣ Joyce Trimmer ♣ David Troian ♣ Dave Trudeau ♣ Patrice Trupke ♣ Henry Tuero ♣ Blair Tully ♣ Brian Turnbull ♣ Brian Turner ♣ June Turner ♣ Mary-Frances Turner ♣ Raymond J. Twinney ♣ John Tylee ♣ Caroline Underwood ♣ Anthony Usher ♣ Marsha Valiante ♣ Jack R. Vallentyne ♣ Michael Valpy ♣ David V. Van ♣ John Van Burek ♣ Mark Van Elsberg ♣ Wal Van Riemsdyk ♣ Jack A. Vance ♣ M. VanDenTillaart ♣ Ben Vanderbrug ♣ Mark Vanderlaan ♣ Linda Varangu ♣ Nick Vardin ♣ Steve Varga ♣ James Vavaroutsas ♣ Brian Veinot ♣ Angela Vella ♣ Victoria Vidal-Ribas ♣ Peter Viducis ♣ Dieter Viereik ♣ David Villeneuve ♣ Ian Vincent ♣ Flora Voisey ♣ Andrew Volgyesi ♣ Ralph Volkhammer ♣ Joseph Volpe ♣ Rad Vucicevich ♣ Tony Wagner ♣ Sam Wakim ♣ Douglas A. Walker ♣ Gordon Walker ♣ Lennox Walker ♣ Michael Walker ♣ Nick E. Walker ♣ Peter Walker ♣ Tom Walker ♣ Thomas Walkom ♣ Brenda Wall ♣ James Wallace ♣ John Waller ♣ David Walmsley ♣ Lenore Wang ♣ Paul Wang ♣ Keith Ward ♣ Mary Beth Ward ♣ Craig Wardlaw ♣ Martha Warnes ♣ Basil Warren ♣ Randy E. Warren ♣ Robert Washburn ♣ Leon Wasser ♣ John G. Y. M. Wasteneys ♣ Dave Watt ♣ Garth S. Webb ♣ Larry Webb ♣ Madelyn Webb ♣ Peter Webb ♣ Richard A. Wedge ♣ Valerie Weeks ♣ Klaus Wehrenberg ♣ Henry Weissenberger ♣ Amber Welbelove ♣ Philip Weller ♣ Peter Wells ♣ Tammy Wells ♣ Gary Welsh ♣ Jane Welsh ♣ Jane Weninger ♣ Jim Wentzel ♣ Chip Weseloh ♣ John G. West ♣ Patrick West ♣ John Westgate ♣ Mark Whelan ♣ David White ♣ Drummond White ♣ Michael White ♣ Julie Whitfield ♣ Joseph Whitney ♣ Mike Whittle ♣ Ken Whitwell ♣ Reg Whynott ♣ Marnie Wigle ♣ Doug Wilkins ♣ Leslie J. Will ♣ Maldwyn Williams ♣ Marisa Williams ♣ R. A. Willson ♣ Bruce Wilmshurst ♣ Al J. Wilson ♣ John Wilson ♣ Katharine Wilson ♣ L. R. Wilson ♣ Mark Wilson ♣ Michael Wilson ♣ Peggy Wilson ♣ Trevor Wilson ♣ Jack Winberg ♣ Jim Wingard ♣ Chris Winter ♣ Ross Winter ♣ Lou Wise ♣ Jim Wiseman ♣ Jack Witherspoon ♣ Jim Witty ♣ Tony Wohlfarth ♣ Peter Wolf ♣ David Wolfe ♣ Chris Wong ♣ Hardy M. Wong ♣ Joe Wong ♣ Rosanna Wong ♣ Dickson Wood ♣ Nancy Wood ♣ Paul Woodall ♣ Bob Woodburn ♣ Carolyn Woodland ♣ Cathy Woods ♣ Julian Woods ♣ Lynda Kay Woodsworth ♣ Steve Woodward ♣ Barbara Woolley ♣ Gord Wooley ♣ John W. Wouters ♣ Chris Wren ♣ Donald Wright ♣ Mary Wright ♣ Wojciech Wronski ♣ Bill Wrye ♣ Franklin Wu ♣ Al Yagminas ♣ Armine Yalnizyan ♣ Yvonne Yamoka ♣ David Yap ♣ Haig Yeghouchian ♣ Kai Yew ♣ Richard Yoon ♣ James Young ♣ Jennifer Young ♣ Patricia Young ♣ Jack Youngberg ♣ John Yudelman ♣ Derek Yue ♣ E. H. (Eberhart) Zeidler ♣ Alena Zelinka ♣ Alex Zeman ♣ Joyce Zemans ♣ Orvin Zendel ♣ Gary Zikovitz ♣ Peter Zimmerman ♣

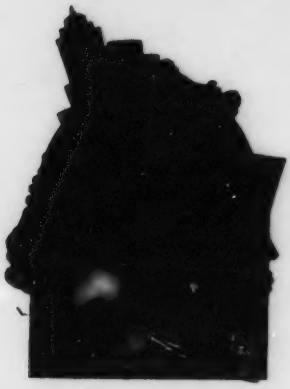


TABLE DES MATIÈRES

Avant-propos xix

Introduction : Le travail de la Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto 1
- La première phase 1
- La deuxième phase 8
- La troisième phase 14
- Le rapport final 16

Partie 1 : Planification pour la durabilité

1. La démarche axée sur l'écosystème 19
- Une région agressée 19
- Les écosystèmes 31
- Initiatives 49
- Les principes de la régénération du secteur riverain 56
- Résumé 60

2. Pratiques de planification 63
- Contexte 63
- La nature du problème 65
- Vers des pratiques de planification axées sur l'écosystème 76
- Cadre de travail proposé pour la planification écosystémique 81

Partie II : Les impératifs environnementaux

3. L'eau 97
- L'état des Grands Lacs 99
- Pourquoi le progrès marque-t-il un temps d'arrêt? 114
- Le plan d'action correctrice de la communauté urbaine de Toronto 130
- Programme de la biorégion du Grand Toronto : réseau de recherche et de renseignements 138

4. Le littoral 149
- Historique des modifications au littoral 150
- À vol d'oiseau : la biorégion du Grand Toronto 152
- L'importance de la modificatioan du littoral 155
- Problèmes reliés à la régénération du littoral 156
- Comment la modification du littoral a-t-elle généré des problèmes? 166
- Pourquoi se préoccuper de la question? 169
- En quoi le problème consiste-t-il? 169
- Que peut-on faire? 169
- Caractéristiques souhaitables du plan de régénération du littoral 170
- Mise en oeuvre du plan 171

5. Les couloirs de verdure 177
Les avantages des couloirs de verdure 181
La mise en oeuvre des plans d'aménagements des couloirs de verdure 192
Le rôle de la province dans l'aménagement des couloirs de verdure 202
Le rôle du gouvernement fédéral 205

6. Le secteur riverain en hiver 207
Promouvoir l'utilisation du secteur riverain en hiver 207
Activités visant à maximiser l'utilisation toutes-saisons 217
Adaptation à l'hiver : les différentes étapes 222

Remise en état d'un bassin versant en milieu urbain : l'histoire de la Don 225

Partie III : Les localités

7. Halton 265
Mise à jour d'*Un point tournant* 269
Vers un couloir de verdure 270
Politiques d'aménagement du secteur riverain 272
Initiatives d'aménagement 274

8. Mississauga 277
Mise à jour d'*Un point tournant* 281
Politiques d'aménagement du secteur riverain 282
Couloirs de verdure et sentiers riverains 285
Initiatives d'aménagement 286

9. Etobicoke 289
Mise à jour d'*Un point tournant* 292
Couloirs de verdure et sentiers riverains 293
Politiques d'aménagement du secteur riverain 294

10. Le secteur riverain central 303
Mise à jour d'*Un point tournant* 306
Milieu de vie et corridor de transport 318
Humber Bay 339
Garrison Common 350
Toronto Bay 363
Lower Don Lands 385

11. Scarborough 415
Mise à jour d'*Un point tournant* 421
Initiatives d'aménagement 422

12. Durham 427
La région 430
La ville de Pickering 433
La ville d'Ajax 435
La ville de Whitby 439
La ville d'Oshawa 441
La ville de Newcastle 443
Les couloirs de verdure 446
L'est de Durham 448
La ville de Port Hope 448
La ville de Cobourg 452

Partie IV : Régénération et Récupération 455
Épilogue 470

Annexes
Annexe I : Décrets 473
Annexe II : Bibliographie annotée des publications de la Commission royale 483
Annexe III : Les bassins versants 489
Annexe IV : Source des illustrations 495

Bibliographie choisie 505

Index 515

AVANT-PROPOS

UNE DÉMARCHE AXÉE SUR L'ÉCOSYSTÈME POUR LA RÉGÉNÉRATION DES VILLES

La ville doit être considérée comme un écosystème naturel et ses problèmes doivent être abordés au moyen d'une démarche intégrée.

La moitié de la population mondiale vivra dans des agglomérations urbaines d'ici la fin de la décennie. Pendant ce temps, la durabilité de notre environnement sera donc en grande partie déterminée par nos villes. À long terme, la durabilité n'est certainement pas possible à moins que nous ne trouvions bientôt des façons de régénérer nos écosystèmes urbains, de les garder en bonne santé et d'adopter des styles de vie urbains plus durables.

Mais les défis que les villes devront relever sur le plan de l'environnement reçoivent relativement peu d'attention — comme le démontre clairement tout examen de la littérature portant sur le développement durable. Même la Commission mondiale des Nations Unies sur l'environnement et le développement (la Commission Brundtland) a consacré peu de temps à l'analyse de ce qu'elle a appelé «les défis urbains». Comme le dit Michael Hough dans son livre, ***City Form and Natural Process*** *(1989), «Dans un monde de plus en plus préoccupé par les problèmes d'un environnement qui se détériore, que ces problèmes concernent l'énergie, la pollution ou la disparition des plantes, d'animaux ou de sols fertiles, on a nettement tendance à négliger l'environnement dans lequel vivent la plupart des gens — la ville même».*

La ville-pestilence

Pourquoi la plupart des commentateurs environnementaux font-ils si peu d'analyses de nos écosystèmes urbains? Peut-être parce que de nombreux environnementalistes continuent de considérer la ville comme un milieu qui n'est pas naturel — ou pire. Récemment, par exemple, le généticien canadien et analyste réputé dans le domaine des questions sociales et environnementales, David Suzuki, a exprimé son opinion sur les villes partout dans le monde :

> *Nous ne pouvons pas faire disparaître les villes. Nous ne le voudrions pas non plus. Mais nous devons reconnaître que les villes nous isolent de la nature et nous dissocient les uns des autres. Elles existent en épuisant les ressources de la planète tout en répandant des déchets toxiques et des débris. Et si nous considérons que tous les organismes sur la terre forment un immense supraorganisme (que certains ont appelé Gaia), alors les villes doivent être vues comme l'équivalent gaien du cancer (1991).*

L'opinion que M. Suzuki a des villes aussi dure qu'elle soit, est un préjugé familier dans la littérature nord-américaine. Selon une croyance

répandue, les villes sont malsaines («pestilentielles pour notre avenir» a dit Thomas Jefferson). De mauvaises choses s'y passent. La campagne est saine. De bonnes choses s'y passent. La «Nature» est à l'aise à la campagne mais non à la ville et Dieu est manifestement plus accessible dans les grands espaces ouverts que dans les rues de la ville.

Il est donc facile de dénigrer la ville, mais cela en rend la régénération et la renaissance beaucoup plus difficiles pour ceux qui, comme Lewis Mumford, la considèrent comme le lieu de convergence des «différentes trames de la vie» et l'endroit où les «questions de civilisation sont mis en évidence» — un lieu où d'anciens rapports, origines et identités se confondent avec des questions historiques pour créer de nouvelles possibilités, de nouveaux rêves, et de nouveaux problèmes.

La ville-lumière

Même si les dénigreurs de la ville ont clairement tenu le haut du pavé, tous ne sont pas de leur avis. Formant une vaillante brigade, des amoureux de la ville comme Jane Jacobs, William H. Whyte, Ian McHarg et Tony Hiss, entre autres, ont lutté pour présenter la ville sous un meilleur jour et ont offert à la fois des perspectives philosophiques et des mesures pratiques en vue d'un avenir plus prometteur.

Ils sont appuyés, évidemment, par des millions de personnes qui, au cours des siècles, ont choisi de quitter la campagne pour s'installer en ville. Mais qu'est-ce qui les incite à faire un tel choix? Pourquoi les villes n'ont-elles cessé de prospérer? Pourquoi les gens, s'ils ont le choix, décident-ils de vivre dans la «pestilence» et le «cancer» de la ville?

Les villes sont souhaitables et importantes parce qu'elles continuent de susciter l'espoir et la liberté pour chaque nouvelle génération. Sur tous les continents, on trouve des jeunes gens qui accourent vers les villes, attirés par le magnétisme de ces dernières. Les villes sont des endroits où la prospérité, la gloire et l'avenir vous attendent. Ce sont des endroit où vous pouvez être ce que vous voulez et où — si la chance vous sourit — vous trouverez un sentiment de communauté qui répondra à vos besoins, formera vos expériences quotidiennes, canalisera votre liberté et donnera un sens à vos espoirs. Pour ces raisons, comme le Conseil environnemental de l'Alberta (1988) l'affirme dans sa publication intitulé **Environment by Design** *les villes continuent d'être «l'habitat de choix pour la plupart des gens».*

La ville, un phénomène naturel

Comme nous, la ville n'est pas dissociée de la nature. On y trouve des espèces végétales, des forêts, des champs, des ruisseaux, des lacs, des rivières, des terres, des sols et des animaux sauvages. L'hydrologie, la topographie et le climat constituent le fondement de l'habitat humain et de la ville elle-même. Comme le signale Kevin Lynch (1981) dans **A Theory of Good City Form** *: «Les gens et leurs villes sont des phénomènes aussi naturels que les arbres, les ruisseaux, les nids et les sentiers. Il est essentiel que nous en venions à nous percevoir comme une partie intégrante de la communauté de vie tout entière».*

Au cours de la prochaine décennie, nous devons entreprendre la régénération de nos villes et de nos secteurs riverains en nous fondant sur ce principe. C'est seulement en reconnaissant que la ville fait partie de la nature que nous pourrons commencer à panser ses blessures, à corriger ses défauts et à l'aménager de façon qu'elle soit durable afin de pourvoir à nos besoins tout en la préservant pour les générations futures.

La révolution environnementale

Nous n'avons évidemment pas d'autre choix. Personne ne nierait que la révolution environnementale a déjà commencé. Elle est issue des perspectives du mouvement de conservation au début du siècle et elle a été accélérée par les actions des activistes anti-pollution au cours des vingt-cinq dernières années. Par conséquent, l'impératif environnemental aujourd'hui frappe la ville avec une force sismique.

Le fait est que, toujours en quête de besoins et de plaisirs, notre société du «prêt-à-jeter» a empoisonné l'atmosphère, pollué les cours d'eau et contaminé la terre, sans se préoccuper des dommages à long terme infligés à l'environnement et qui plus est des privilèges qui pourraient être hypothéqués pour les générations à venir. Des plages où l'on ne peut plus nager, une eau que l'on ne peut plus boire, des rivières où l'on ne peut plus pêcher, qui sont devenues des égouts, voilà seulement une partie du legs visible et

tangible de notre négligence et de la dégradation de l'environnement.

Les gens ne toléreront plus ce genre d'abus. Une conscience environnementale a déjà commencé à infléchir les politiques et les priorités du gouvernement, à modifier les stratégies des entreprises et à redéfinir la responsabilité et le comportement des collectivités et des particuliers. Et elle soulève des questions fondamentales — des questions spirituelles — au sujet des rapports entre l'être humain et la nature et entre l'être humain et Dieu. Elle est devenue une force suffisamment importante pour changer la face, la forme et la fonction des villes dans le monde entier.

Une démarche intégrée des villes

C'est pour ces raisons, entre autres, que l'utilisation d'une démarche axée sur l'écosystème de la régénération des villes est de plus en plus acceptée. Un écosystème comprend l'atmosphère, l'eau, la terre et les organismes vivants, y compris les êtres humains, ainsi que les rapports qui existent entre eux. Ce concept a été appliqué à bien des types de systèmes interdépendants, comme les lacs, les bassins hydrographiques, la biosphère et les villes elles-mêmes.

La gestion de l'activité humaine a toujours été décousue, dissociant l'économie des questions sociales et de l'environnement. Mais le concept de l'écosystème veut que ces questions soient liées : que les décisions qui sont prises dans un domaine influent sur tous les autres domaines. Par conséquent, pour traiter efficacement les problèmes environnementaux d'une ville, il faut recourir à une démarche holistique ou écosystémique de la gestion de l'activité humaine.

La démarche écosystémique se caractérise par certains traits clés qui aident à mieux comprendre ce qui doit être fait. Une telle démarche :

- *tient compte de l'ensemble et non seulement d'une partie du système;*
- *est axée sur les rapports qui existent entre tous ses éléments;*
- *suppose que l'être humain n'est pas isolé de la nature mais qu'il en fait partie;*
- *reconnaît la nature dynamique de l'écosystème, qui n'est pas immuable mais qui évolue;*
- *inclut les concepts de la capacité, de l'adaptabilité et de la durabilité — laissant entendre que les activités humaines spécifiques doivent être limitées;*
- *se sert d'une large définition de l'environnement — naturel, physique, économique, social et culturel;*
- *englobe les activités tant urbaines que rurales;*
- *est fondée sur des unités géographiques naturelles, comme les bassins hydrographiques, plutôt que sur des frontières politiques;*
- *comprend tous les niveaux d'activité — local, régional, national et international;*
- *souligne l'importance des espèces autres que l'espèce humaine et des générations autres que la génération actuelle;*
- *se fonde sur un principe d'éthique selon lequel le progrès est évalué par la qualité, le bien-être, l'intégrité et la dignité qu'il attribue aux systèmes naturel, social et économique.*

Comme la plupart des problèmes environnementaux (et, en fait, la plupart des problèmes sociaux et économiques) transcendent les disciplines et les sphères de compétence, le fait que la planification de l'écosystème oblige à tenir compte de multiples disciplines et domaines de responsabilité rend cette démarche particulièrement utile et nécessaire.

La nécessité de surmonter le morcellement des sphères de compétence

Malheureusement, notre société, en grande partie, n'est pas organisée d'une façon qui facilite une telle démarche globale. Au Canada, par exemple, même si quatre paliers de gouvernement et plus de cent organismes exercent des responsabilités dans la région de Toronto, il y a peu de coordination efficace entre eux. En fait, par le passé, les pressions paroissiales des bureaucraties et des gouvernements représentatifs les ont presque obligés à ne pas tenir compte des questions qui s'inscrivent dans plus d'une zone de compétence. Quand tout le monde est responsable, personne n'est responsable.

Il en résulte une paralysie bureaucratique et politique — situation où presque n'importe quelle agence peut entraver un projet sans que personne ne puisse l'en empêcher. Parce qu'un tel morcellement déforme ou cache presque complètement les sphères de compétence, le citoyen a peu de recours. L'incidence sur notre démocratie est plus cruciale que nous le

croyons. Par exemple, l'impasse juridictionnelle dans l'ensemble de notre région constitue l'obstacle le plus important à sa régénération environnementale et économique, et ce problème n'est pas propre uniquement à la région de Toronto.

Ainsi, la démarche écosystémique suppose de nouveaux arrangements institutionnels. Écoutons l'avertissement que la Commission Brundtland nous a donné dans son rapport de 1987, ***Notre avenir à tous*** *:*

> *Les institutions concernées tendent à être indépendantes, fragmentées, exerçant leurs attributions selon des mandats assez restreints et des processus de décision terminés. Les responsables de la gestion des ressources naturelles et de la protection de l'environnement sont séparés, sur le plan institutionnel, des gestionnaires de l'économie. Ce n'est pas le monde réel des systèmes économiques et écologiques interreliés qui va changer, et c'est par conséquent aux politiques et aux institutions qu'il appartient de se réformer.*

Des solutions diverses mais semblables

Chacune des agglomérations urbaines du globe devra adapter ses propres institutions afin de mettre en oeuvre une démarche écosystémique de la planification. Chaque démarche reflétera l'histoire, la culture, les traditions, les habitudes et les coutumes uniques à chaque ville. Mais on peut aussi voir que les villes découvriront que ce type de démarche comporte des caractéristiques communes, à savoir :

- *la reconnaissance de la primauté des frontières et des processus naturels;*
- *l'intégration de l'utilisation des sols et de la planification environnementale dans les processus publics et la loi;*
- *l'intégration de la planification urbaine et rurale de façon que la ville et sa région soient reliées;*
- *la création de processus de planification simultanés plutôt que consécutifs;*
- *l'intégration des budgets des immobilisations de tous les ministères et organismes gouvernementaux de façon à assurer la cohérence, les économies et la solidité financière;*
- *la reconnaissance de la nécessité croissante de concevoir des lieux et des espaces qui permettent aux gens de sentir qu'ils font partie de la nature tout en profitant des plaisirs humains que, depuis des temps immémoriaux, seules les villes peuvent offrir.*

Ce genre d'adaptations institutionnelles aidera les villes à réaliser pleinement leur potentiel. ***Alberta by Design*** *(Alberta 1988) ne pouvait mieux exprimer ce potentiel en reprenant les propos de Claude Lévi-Strauss :*

> *Les villes ont souvent été comparées à des symphonies et à des poèmes, et la comparaison me semble parfaitement naturelle . . . Par sa forme, comme par son mode de naissance, la ville tient en même temps de la procréation biologique, de l'évolution organique et de la création esthétique. C'est à la fois un objet naturel et une chose à cultiver; quelque chose de vécu et quelque chose de rêvé. C'est l'invention humaine par excellence.*

Adaptation d'un article écrit par David Crombie et Ronald L. Doering, paru dans Ecodecision Magazine, *N° 3, décembre 1991.*
Réimprimé avec l'autorisation de l'éditeur.

Introduction aux travaux de la Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

We shall not cease from exploration
And the end of all our exploring
Will be to arrive where we started
And to know the place for the first time.
—T.S. Eliot, "Little Gidding"

La première phase

Le 30 mars 1988, le gouverneur en conseil, sur la recommandation du premier ministre, a approuvé la nomination de l'honorable David Crombie à titre de Commissaire chargé de :

> faire enquête et formuler des recommandations au sujet de l'avenir du secteur riverain de Toronto, d'amener les autorités en cause à souscrire auxdites recommandations afin que, dans l'intérêt public, les terres et les compétences fédérales favorisent l'aspect physique, écologique, législatif et administratif de l'utilisation, de la fréquentation et de l'aménagement du secteur riverain de Toronto et des terres avoisinantes.

Plus particulièrement, la Commission était chargée d'étudier :

- le rôle et le mandat de la Toronto Harbour Commission;
- l'avenir du Toronto Island Airport et des services de transports apparentés;
- les questions soulevées par la protection et le renouvellement de l'environnement naturel dans la mesure où elles concernent les responsabilités et les compétences fédérales;
- les questions concernant la gestion efficace des terrains fédéraux dans le secteur riverain de Toronto;
- l'utilisation possible des terrains, des installations et des compétences du gouvernement fédéral à l'appui de nouveaux projets, comme la tenue proposée des Jeux olympiques et de l'Exposition universelle.

La Commission avait d'abord obtenu un mandat de trois ans, c'est-à-dire de juin 1988 à juin 1991; ce mandat fut plus tard prolongé jusqu'au 31 décembre 1991, afin d'accorder à la Commission le temps nécessaire pour terminer les travaux additionnels demandés par la province de l'Ontario.

La décision du gouvernement canadien de mettre sur pied une Commission royale était fondée sur la reconnaissance du fait que le secteur

riverain de Toronto était une zone qui offrait plusieurs possibilités mais qui présentait, pour citer le Comité intergouvernemental chargé du secteur riverain (IWC) «un certain nombre de problèmes pressants qui doivent être étudiés et résolus».

Le IWC avait été officieusement mis sur pied 18 mois avant l'établissement de la Commission, après que le premier ministre eut demandé à monsieur Crombie, un ministre originaire de Toronto, particulièrement intéressé aux questions urbaines, de formuler des recommandations sur la question suivante : était-il convenable que le gouvernement du Canada, par l'intermédiaire de la Société Radio-Canada, une société de la Couronne, soit associé au réaménagement urbain dans le centre-ville de Toronto?

Au cours de ses discussions sur le sujet avec les représentants de la province, du Toronto métropolitain et de la ville de Toronto, monsieur Crombie dut se rendre à l'évidence : il y avait là des préoccupations communes, en particulier sur les questions touchant le secteur riverain et sur les conflits juridictionnels engendrés par la résolution de ces problèmes. C'est ce qui amena les autorités à mettre sur pied le IWC, dont le président était David Peterson, alors premier ministre de la province; Dennis Flynn, président de la municipalité du Grand Toronto, Art Eggleton, alors maire de Toronto, et monsieur Crombie étaient membres du comité.

Les membre du IWC se réunirent au cours des quelques mois suivants pour préciser les préoccupations communes qui pourraient faire l'objet de mesures concertées, et c'est ce travail qui devait servir de base aux tâches assignées plus tard à la Commission royale.

La Commission commença par mettre sur pied cinq groupes de travail qui devaient étudier des questions d'ordre général se rapportant au secteur riverain; elle planifia ensuite une série d'audiences publiques pour le printemps 1989. De plus, le personnel de la Commission ainsi que ses experts liés par contrat commencèrent à analyser les activités des organismes fédéraux dans le secteur riverain, notamment celles qui touchaient le port, l'aéroport, l'utilisation des terres et l'aménagement.

Depuis le début, la Commission, soucieuse de considérer tous les points de vue et d'écouter toutes les opinions, menait une enquête ouverte, c'est-à-dire qu'elle invitait les gouvernements fédéral, provincial et municipaux à participer aux séances des groupes de travail et aux études en cours, avec les représentants du secteur privé, des syndicats et du milieu universitaire. Le gouvernement du Canada, la province de l'Ontario et les autres groupes invités acceptèrent avec empressement et travaillèrent de concert dès le début des travaux. Toutefois, les municipalités se montrèrent d'abord circonspectes car elles craignaient que le gouvernement fédéral n'ait créé la Commission que dans l'intention de mettre le secteur riverain sous son autorité. Lorsqu'il devint évident que tel n'était pas le cas et que le Commission entendait respecter la compétence des différents paliers administratifs, les travaux de la Commission royale s'accomplirent, à tous égards, sous le signe de la plus haute coopération intergouvernementale.

Les membres de la Commission ne tardèrent pas à se rendre compte, comme d'autres avant eux, que les problèmes du secteur riverain étaient à la fois plus vastes et plus profonds que les questions énumérées dans le mandat fédéral de la Commission. Ils découlaient de forces historiques qui reflétaient l'évolution de la société et de l'économie au cours des 200 dernières années ainsi que l'effet exercé par l'une et l'autre sur le secteur riverain et sur le milieu local et régional dont fait partie le secteur riverain.

Le public, bien avant les gouvernements, connaissait déjà la nature du problème. Au cours de la première série d'audiences publiques tenues par la Commission, des douzaines de délégués dirent en substance la même chose : penchez-vous sur les difficultés de Harbourfront et des Harbour Commissioners si vous le voulez, mais aidez-nous à trouver les moyens d'ouvrir le lac au public, de rendre son eau propre à la consommation, à la pêche et à la baignade. Cela ne pourra pas se produire

Horizon de Toronto, vue des Îles de Toronto

aussi longtemps que les rivières qui se jettent dans le lac seront contaminées, que l'air ambiant sera vicié, que les eaux souterraines seront polluées et que le sol qu'elles tra...rsent sera lui aussi contaminé.

Durant la première partie de ses travaux, la Commission publia sept longs rapports qui servirent de toile de fond aux audiences publiques et qui furent à la base de son analyse des besoins et des possibilités du secteur riverain : *Environnement et Santé : questions reliées au secteur riverain de Toronto; Logements et voisinages : un secteur riverain habitable; Accès et déplacements; Parcs, distractions et aménagement publics; Emplois, perspectives et croissance économique; Continuité et changements : les enjeux pour le secteur riverain et les Commissaires du havre de Toronto;* et *L'avenir du Toronto Island Airport : les enjeux.*

Heureusement, le gouvernement n'avait pas fixé de limites précises au premier mandat de la Commission, aussi les groupes de travail furent-ils encouragés à établir eux-mêmes les limites qu'ils jugeaient nécessaires à l'analyse des questions qui leur étaient posées. Le champ d'étude se révéla plus vaste (et plus vague) dans certains cas (par exemple, l'environnement et la santé) et plus restreint et plus précis dans d'autres cas (par exemple, le logement et les voisinages).

Toutefois, à ce stade de son existence, la Commission portait surtout son attention sur le territoire géographique suivant : le secteur riverain de la municipalité régionale du Toronto métropolitain, y compris les trois municipalités locales d'Etobicoke, de Toronto et de Scarborough. Dans bien des cas, le mot *Toronto* en vint à désigner n'importe laquelle des communautés de la région et à définir ainsi le sentiment d'appartenance à un lieu. De fait, une étude effectuée en 1991 pour la Commission révèle que sept résidents sur dix, plutôt que de nommer la municipalité particulière où ils vivent, préfèrent se considérer comme des Torontois.

À la fin de sa première année d'activité, la Commission en était déjà arrivée à quelques conclusions, lesquelles ont été transmises au gouvernement fédéral et au public dans un premier rapport provisoire, en août 1989. Ce rapport résume la première phase des travaux de la Commission, qui portait principalement sur le secteur riverain, dans le contexte de l'histoire de Toronto, de ses valeurs et des questions qui sont actuellement à l'ordre du jour :

> Toronto voit le jour sur les rives du lac, bien avant les Simcoe, bien avant la ville de York. Déjà, pour les Autochtones, Toronto est un «point de rencontre», ainsi qu'en atteste son nom, un centre du commerce stabilisé par la collectivité et doté d'une grande valeur spirituelle.
>
> Lorsque Toronto entre dans l'ère du chemin de fer dans les années 1850, rien ne permet d'entrevoir la ville qui émergera, la ville que le rail contribuera à créer. Et si la ville est coupée de son secteur riverain par des douzaines de voies ferrées se croisant et s'entremêlant dans les nouvelles terres créées au sud de la rue Front, il est également clair que la ville et sa population en retirent d'énormes avantages. S'étant assuré la part du lion de cette nouvelle technologie et ayant élaboré une formule de réussite économique qui a encore toute sa vigueur aujourd'hui, Toronto attire des centaines d'industries sur ses rives au fil des ans. Et, comme toute ville énergique, elle commence à attirer des gens d'autres régions du Canada et du monde entier, des créateurs, des gens pleins de rêves et d'idées, en quête de liberté et d'un meilleur avenir, dont les enfants et les petits-enfants lui permettront de garder toute sa vigueur. Et la ville prospère.
>
> Toutefois, au fur et à mesure que les chemins de fer, puis les voies rapides, isolent les habitants de leur secteur riverain, que la population cherche un autre endroit pour vivre, travailler et se divertir et que notre puissance économique permet à de plus en plus de gens de connaître une plus grande prospérité, notre perspective évolue considérablement. Le littoral perd de sa valeur et de son importance; on n'est plus conscient de l'énorme apport de nos vallées riveraines et, sauf pour quelques âmes audacieuses, le rôle essentiel de la nature dans la ville devient pour ainsi dire chose du passé. Le progrès suppose une base industrielle, laquelle à son tour suppose la construction de chemins de fer. Il faut des terres pour les voies ferrées et les villes acceptent de se séparer de leurs secteurs riverains afin de saisir les possibilités que leur offrent les chemins de fer.
>
> Mais, de nos jours, les compagnies de chemin de fer sont plus intéressées par les profits qu'elles peuvent retirer de leurs terres que par le service ferroviaire qu'elles peuvent fournir; la technologie maritime a évolué de même que les routes commerciales; les assises économiques des villes sont en train de changer et les valeurs

humaines connaissent de profondes transformations. Les gens reviennent sur le littoral pour se divertir et trouver un certain réconfort d'une façon que leurs ancêtres auraient comprise.

Nous assistons aujourd'hui à un bouleversement historique spectaculaire, puissant et d'une grande portée. Les Torontois le comprennent instinctivement. Maintes et maintes fois, ils ont fait savoir que, à leur avis, la façon de procéder de Toronto, ses valeurs propres, ses traditions civiques pourraient et devraient être employées pour influer sur les forces qui déterminent l'avenir du secteur riverain et de la ville.

Pour décrire ce qu'ils ressentent instinctivement au sujet de Toronto, ils se sont servis de mots comme possibilités, tolérance et bon ordre. Avec quelques pauses, Toronto a toujours été à l'avant-garde, en attirant comme un aimant de nouvelles idées et en offrant les ressources nécessaires pour les mettre en pratique. À Toronto, comme dans toutes les villes vigoureuses, les possibilités engendrent les possibilités.

Toronto a toujours été à l'avant-garde, en attirant comme un aimant de nouvelles idées et en offrant les ressources nécessaires pour les mettre en pratique.

De plus, il a toujours été possible d'influer sur l'orientation que prenait la ville — on avait le sentiment que Toronto était une ville à bâtir, dont l'orientation pouvait être changée. Après un certain temps, ceux qui habitent à Toronto commencent à savoir ce qu'ils veulent que la ville soit, lesquelles de ses nombreuses facettes gagneraient à changer et lesquelles devraient demeurer intactes.

La tolérance a fait qu'il n'y a presque pas eu de confrontation violente. Les tribunes ne manquent pas où les participants peuvent débattre leurs idées, leurs intérêts, et leurs convictions. Chaque fois où un compromis est possible, il est conclu, mais même dans le cas contraire, les «perdants» savent que la prochaine fois, ils peuvent tout aussi facilement être les «gagnants» : c'est une idée qui a été rejetée, et non la personne qui l'a proposée. Ce climat de tolérance signifie également que tôt ou tard, les «nouveaux Torontois» (nouveaux arrivés ou nouvelles générations, ou les deux à la fois) porteront leurs idées et leurs aspirations à l'attention de la ville et de la population et qu'ils seront reçus avec égard. La tolérance signifie que chacun apprend à respecter les autres.

Le terme bon ordre prend toute son importance quand il s'agit de l'édification de Toronto. Malgré toutes les transformations que la ville a connues et tous les conflits qu'elle a dû régler, rien n'a vraiment été incontrôlable. Cette discipline (mot peut-être préférable à bon ordre) règne depuis le début — un legs, sans aucun doute, de l'époque de la garnison du gouverneur Simcoe. C'est une valeur, ou une vertu, qui a inspiré chaque vague de nouveaux Torontois, qui a été réinterprétée à l'occasion et adaptée à des circonstances particulières, mais qui en est toujours sortie enrichie.

Toronto continue à reconnaître que la liberté ne peut survivre que dans une atmosphère où règne l'ordre, que la vie est régie par un ensemble de règles et que les règles sont les mêmes pour tous. De ce fait découle l'assurance que rien ne sera incontrôlable, que la ville ne grandira pas au-delà de sa capacité de régler ses problèmes et que, lorsque les choses commenceront à mal aller, l'ordre sera restauré et les mesures nécessaires seront prises.

Voilà donc la théorie. La pratique est plus difficile. Forger un consensus enraciné dans ces valeurs fondamentales, c'est le morne et pénible travail de la démocratie — une

tâche interminable, sans relâche, qui mobilise l'énergie, l'intérêt et l'imagination de nombreuses personnes pendant de longues périodes. Parfois, elles ne sont pas écoutées. Parfois, elles perdent le fil — ou leurs visions sont bloquées. Et parfois, les épreuves abrutissantes d'une bataille quotidienne font qu'on est tenté de se laisser gagner par le cynisme et d'oublier les progrès accomplis.

En fait, ces valeurs que nous avons mentionnées, possibilités, tolérance et bon ordre, donnent les meilleurs résultats lors que les gens croient qu'ils peuvent changer quelque chose, qu'ils ont l'impression que leurs rêves peuvent devenir réalité et qu'ils pensent que Toronto est pour eux pleine de promesses, promesses qui peuvent être réalisées grâce aux efforts qu'ils accomplissent individuellement et de concert avec d'autres membres de la collectivité.

Dans le premier rapport provisoire, la recommandation la plus importante était celle qui proposait l'adoption d'une démarche axée sur le bassin versant, afin de protéger l'écosystème de Toronto.

Pourvue de cette évaluation des valeurs fondamentales de la ville, la Commission portera son attention sur une première série de recommandations. La Commission avait déjà décidé de faire des recommandations provisoires qui faciliteraient le processus continu d'analyse et contribueraient à forger un consensus sur le plan d'action à suivre. Elle ferait des recommandations finales sur les questions qu'elle se sentait prête à aborder aussitôt que possible à l'intérieur de son mandat, dans l'espoir d'obtenir rapidement l'accord et la réponse de la communauté et des gouvernements intéressés.

La Commission formula, dans ce premier rapport provisoire, plus de 60 recommandations, dont plus de la moitié traitaient de questions environnementales. La plupart de ces suggestions furent adressées en premier lieu au gouvernement fédéral, mais un certain nombre d'entre elles étaient génériques et pouvaient concerner deux paliers de gouvernement ou plus. Fidèle à son mandat, la Commission cherchait à gagner le consentement des autorités compétentes.

De toutes les recommandations contenues dans le rapport provisoire, la plus importante était sans contredit, celle qui proposait l'adoption d'une démarche axées sur le bassin versant, afin de protéger l'écosystème essentiel à la vie de Toronto. Citons le rapport :

> Pour débuter, une évaluation globale est nécessaire pour s'assurer que des espaces libres suffisants sont maintenus et que ses caractéristiques importantes sont préservées. Dans tout le bassin hydrographique, une stratégie de «ceinture verte» [devrait être] conçue, dans l'intérêt du public, pour préserver le secteur riverain, le système des vallées, le cours supérieur des rivières, les terres humides et les autres caractéristiques importantes. Une telle stratégie permettrait l'intégration physique du secteur riverain au système des vallées qui, à leur tour, seraient reliées aux régions des embouchures préservées. Un ensemble de sentiers continus garantirait l'accès du public à ces espaces verts libres.

À l'appui de cette stratégie de ceinture verte, la Commission formulait des propositions sur des éléments importants du territoire : que la vallée de la rivière Rouge soit protégée à titre de parc à caractère patrimonial, que le Humber Bay Park East soit protégé pour qu'il demeure un important espace libre urbain dans la région et que la flèche de la rue Leslie soit reconnue comme zone sauvage urbaine. La Commission définissait une «zone sauvage urbaine» comme étant une étendue de terre où prédominent les processus naturels et où la population peut, sans voiture, avoir des loisirs non structurés, spontanés et à peu de frais et être en contact avec la nature.

Les recommandations environnementales faites par la Commission dans le rapport incluaient les propositions suivantes :

- faciliter l'accès du public à tout le secteur riverain et accroître le nombre des propriétés de l'État;
- imposer un moratoire sur tous les nouveaux travaux de remblayage jusqu'à ce qu'une ligne de conduite générale soit élaborée;
- élaborer une politique du patrimoine pour tout le secteur riverain;
- protéger toutes les zones naturelles et la faune le long du secteur riverain, remettre en état et assurer l'entretien des vallées fluviales comme celles de la Humber, de la Don et de la Rouge;
- créer une ceinture verte dans le secteur du bassin versant;
- renforcer la *Loi sur l'aménagement du territoire* de l'Ontario et l'intégrer plus étroitement à la *Loi sur l'évaluation de l'environnement*; étayer davantage le processus de révision environnementale du gouvernement fédéral;
- mettre un frein au surdéveloppement du secteur riverain, ainsi qu'à la construction d'immeubles de grande hauteur, pour éviter toute barrière visuelle ou physique.

Toutes ces questions et recommandations devaient être analysées et étudiées plus en profondeur au cours des phases ultérieures des travaux de la Commission.

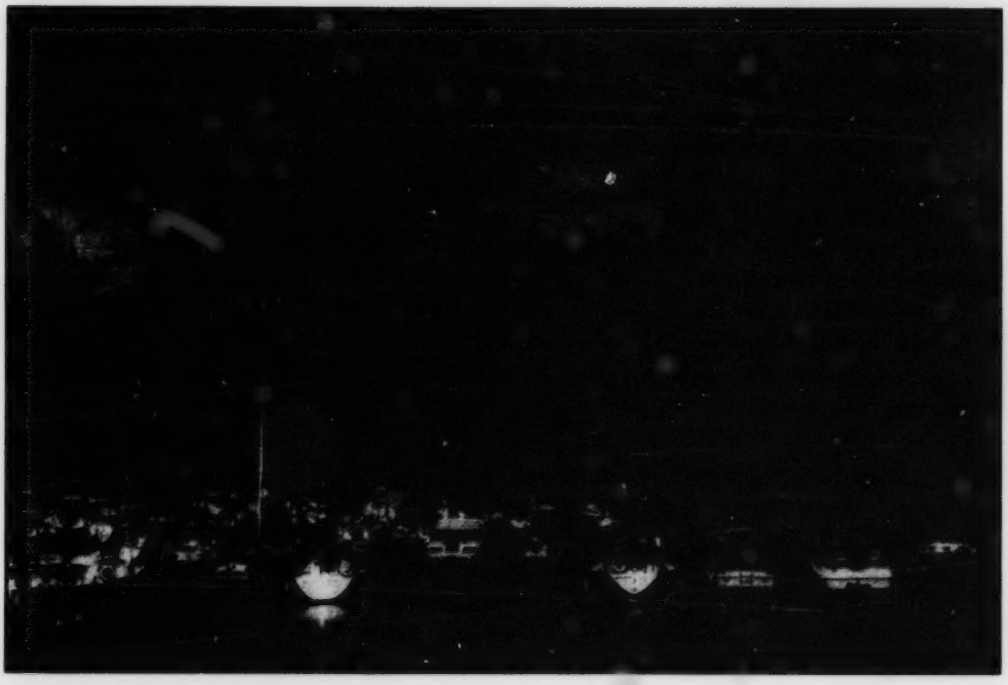
Dans ce même rapport provisoire, la Commission formula également ses recommandations finales sur le Toronto Island Airport et sur Harbourfront, de même qu'elle fit des recommandations fondamentales au sujet du conseil d'administration des Toronto Harbour Commissioners. Ces recommandations sont résumées ci-dessous et étudiées plus en détail dans la troisième partie de ce rapport.

La Commission recommandait que le gouvernement fédéral mette un terme à l'existence de la Harbourfront Corporation et crée un nouvel organisme, la Harbourfront Foundation, ayant pour mandat de continuer de fournir les nombreux programmes d'ordre culturel, récréatif et éducatif assurés par la Harbourfront; ces programmes seraient financés grâce à un fonds de dotation de la cession des terrains qui ne sont pas nécessaires à la dotation de la Foundation, sous réserve des négociations à entamer avec la ville de Toronto; en outre, la Commission était d'avis qu'il fallait également apporter des corrections au plan de conception urbaine pour arriver à une meilleure intégration physique de la région de Harbourfront à l'environnement urbain et riverain qui est le sien.

Dans son examen du Toronto Island Airport, la Commission concluait que celui-ci devait conserver son double rôle au sein d'un réseau aéroportuaire régional. À l'intérieur de ce réseau, il devrait servir l'aviation générale et un nombre limité de passagers aériens, conformément aux conditions générales de l'Entente tripartite de 50 ans conclue en 1983 entre la ville de Toronto, les Toronto Harbour Commissioners et le ministre fédéral des Transports.

La Commission recommandait également qu'un nouveau plan soit élaboré pour l'aéroport, plan qui refléterait son double rôle, pour qu'il demeure à sa superficie actuelle, qu'il soit plus propre et plus silencieux et qu'il devienne plus sensibilisé aux besoins de ses utilisateurs. La Commission affirmait aussi qu'il faudrait apporter des améliorations sur le plan de la gestion, qui devrait se faire sur une nouvelle base financière et comptable, et améliorer le processus de consultation du public et des utilisateurs.

La Commission recommandait que le mandat des Toronto Harbour Commissioners (THC) touchant l'exploitation du Port de Toronto soit clairement séparé de la planification et de l'aménagement des terrains qui ne servent pas la fonction portuaire. Les THC devraient conserver le mandat d'exploitation qu'ils détiennent pour le port (et l'aéroport) au nom de la ville de Toronto mais leurs attributions devraient s'arrêter là. La Commission suggérait que, en



Port de plaisance Bluffer's Park, Scarborough

plus des changements proposés dans le mandat des THC, il était nécessaire d'en arriver à un contrôle plus rigoureux de la planification du secteur riverain à l'échelle locale, ainsi qu'à une responsabilité plus explicite.

La Commission annonçait qu'elle effectuerait des études, au cours de la dernière phase de ses travaux, pour déterminer la superficie nécessaire à l'exploitation du port et le nombre de terrains qui pourraient être transmis à un autre organisme. Elle recommandait également la tenue d'une évaluation environnementale de tous les terrains de l'East Bayfront et du secteur industriel portuaire, et ce, avant que toute mesure importante ne soit prise concernant l'aménagement de ces secteurs.

La deuxième phase

Le 30 août 1989, le jour même où le rapport de la Commission était publié, Robert de Cotret, alors président du Conseil du Trésor, fit cette réponse au nom du gouvernement du Canada :

Le gouvernement approuve l'essentiel des recommandations de la Commission royale sur Harbourfront et il est généralement d'accord avec la Commission lorsqu'elle recommande que l'aéroport continue de servir l'aviation générale et un nombre limité de passagers aériens; il est également prêt à entamer des discussions avec la ville de Toronto concernant la recommandation sur le transfert de gestion, des Toronto Harbour Commissioners à un autre organisme, pour les terres qui ne sont plus nécessaires à l'exploitation du port.

Peu de temps après, le 17 octobre 1989, la province de l'Ontario agissait à son tour : le premier ministre d'alors, David Peterson, annonçait que la province prendrait des mesures d'envergure pour assurer la préservation, la protection et l'utilisation prudente du secteur riverain, qui deviendrait ainsi un endroit attrayant et aisément accessible à la population.

Ces mesures comprenaient les points suivants :

- approuver le rapport de la Commission royale;
- ajouter au mandat actuel de la Commission un mandat complémentaire : la Commission ferait rapport à la province sur les questions concernant l'aménagement du secteur riverain qui occupe tout le bassin ouest du lac Ontario, depuis la région de Durham à l'est jusqu'à la région de Halton à l'ouest;
- accepter de se joindre à l'évaluation environnementale de l'East Bayfront et du secteur industriel portuaire et inviter le Toronto métropolitain et la ville de Toronto à y participer également;
- déclarer un intérêt provincial pour cette région en vertu de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, «pour empêcher l'exécution de tout projet majeur d'aménagement . . . jusqu'à ce que l'on puisse déterminer ce qui convient à la population et à l'environnement»;
- demander à la Commission de formuler des recommandations sur les moyens de relier et d'intégrer le secteur riverain aux bassins versants situés en amont, partout dans la région du Grand Toronto;
- en même temps, charger Ron Kanter, alors député de St. Andrew-St. Patrick, de trouver différents moyens de protéger à jamais le cours supérieur des rivières et les vallées des rivières, depuis Oak Ridges Moraine jusqu'au lac Ontario.

Monsieur Crombie, qui avait dit en maintes occasions qu'aucun palier de gouvernement ne pouvait à lui seul résoudre toutes les difficultés liées à l'aménagement du secteur riverain dans l'intérêt du public, exprima l'avis que ce nouveau mandat provincial, ajouté à celui accordé par le gouvernement fédéral, «était le signe très net d'une collaboration fédérale-provinciale sur ces questions». En effet, la Commission devenait ainsi la deuxième seulement dans toute l'histoire du Canada à servir deux paliers de gouvernement. (La première avait été la commission chargée d'enquêter sur la tragédie de l'Ocean Ranger au large de Terre-Neuve, en 1976).

Le mandat provincial donné à la Commission était vaste et général. Étant donné l'intérêt environnemental du secteur riverain, la portée des contraintes socio-économiques typiques de l'aménagement de ce secteur et l'importance d'une planification et d'un aménagement rationnels du littoral quand il s'agit d'assurer la qualité de vie future et le bon état des régions intérieures, la province a demandé à la Commission de faire enquête et de formuler des recommandations sur les points suivants :

- la répartition judicieuse des terrains du secteur riverain pour diverses utilisations — c'est-à-dire le logement, les espaces libres, les utilisations commerciales et industrielles;
- le transport vers le secteur riverain dans le contexte du réseau de transport régional;
- l'aménagement du logement et des agglomérations du secteur riverain;
- les perspectives d'emploi se rapportant au secteur riverain;
- les initiatives destinées à préserver et à rehausser la qualité de l'environnement et la qualité de vie pour les résidents de la région.

La Commission fut priée de terminer ses recherches et de présenter ses recommandations en même temps qu'elle ferait rapport au gouvernement fédéral.

Durant la seconde phase de ses travaux, la Commission eut recours aux mêmes méthodes que durant sa première année d'existence : elle réunit des groupes de travail, utilisa les services d'experts-conseils indépendants, organisa des audiences publiques et consulta les parties intéressées. À ce stade, cependant, elle évoluait dans un contexte beaucoup plus régional — l'étude portait maintenant sur une région qui bordait le lac Ontario sur une distance de 250 kilomètres (155 milles), qui touchait 17 municipalités locales, six offices de protection

de la nature, quatre municipalités régionales et quatre comtés riverains.

Après avoir tenu trois autres séries d'audiences publiques au cours de cette deuxième phase, c'est-à-dire à Burlington, à Toronto et à Oshawa, la Commission publia trois autres rapports de base : *Stratégie de verdissement du secteur riverain de l'agglomération de Toronto, Le transport riverain dans le contexte du transport régional* ainsi que les résultats de la première phase de l'évaluation environnementale, *Un milieu en transition — Rapport sur la première étape d'un examen de l'environnement dans l'East Bayfront et le secteur industriel portuaire.*

Les rapports portaient sur la théorie aussi bien que la pratique, sur les politiques ainsi que sur les programmes et sur les régions vastes comme le bassin des Grands Lacs ou plus restreintes comme celles des municipalités régionales. À la base de tous ces efforts, il y avait la conviction que l'environnement serait le métier sur lequel seraient tissés tous les autres aspects des activités et des conclusions de la Commission.

L'environnement devait être le métier sur lequel seraient tissés tous les autres aspects des activités et des conclusions de la Commission. Cette conviction aboutit à une démarche axée sur l'écosystème.

Ce besoin — considérer l'environnement en premier lieu et en faire son thème central — conduisit la Commission à choisir une démarche axée sur l'écosystème, d'abord pour analyser l'état de l'environnement dans le secteur riverain, le bassin versant et la biorégion, ensuite pour planifier l'avenir de ces secteurs. La Commission en apprenait davantage au fur et à mesure de ses activités; elle comptait d'ailleurs beaucoup sur les recherches de ses scientifiques (Jack Vallentyne, Andy Hamilton, Henry Regier, Don Gamble, Peter Sly, Katherine Davies, Trevor Hancock et d'autres) qui avaient travaillé à l'élaboration de concepts sous-jacents à l'écosystème — et qui continuent de le faire. L'objectif de la Commission était d'arriver à une compréhension théorique de cette démarche et de la mettre en application dans son évaluation de l'East Bayfront et du secteur industriel portuaire.

La Commission tenait donc à ce que la compréhension des conditions environnementales serve de prélude à l'élaboration d'un plan d'action, aussi eut-elle l'occasion d'entrer en contact avec un grand nombre de parties, parmi lesquelles :

- la Commission mixte internationale (CMI), dans le contexte de ses travaux sur la qualité et les niveaux de l'eau dans les Grands Lacs;
- les quatre parties (c'est-à-dire les organismes environnementaux des gouvernements américain et canadien, l'État de New York et la province de l'Ontario) responsables de la création du Plan de gestion des substances toxiques dans le lac Ontario (LOTMP);
- à l'échelle locale, les divers intéressés aux plans d'action correctrice (RAP) conçus pour assainir les endroits particulièrement contaminés dans les régions bordant les Grands Lacs, dont Toronto.

Le deuxième rapport provisoire de la Commission, *Un point tournant*, fut présenté aux gouvernements fédéral et provincial en septembre 1990; le document débute par une définition de l'«écosystème» et une explication de l'importance d'une démarche axée sur l'écosystème :

> Pour simplifier, on peut dire qu'un écosystème comprend l'air, la terre, l'eau et les organismes vivants, y compris les personnes, et les interactions entre tous ces éléments. La désignation d'écosystème a été appliquée à une grande diversité d'ensembles écologiques, dont des lacs, des bassins versants, des villes et la biosphère.
>
> Les activités humaines ont, depuis toujours, été gérées au coup par coup, sans intégration des aspects économiques, sociaux et environnementaux. Toutefois, le concept

d'écosystème montre qu'il existe des liens entre tous ces aspects et que les décisions prises dans un secteur influencent tous les autres secteurs. Pour s'attaquer efficacement aux problèmes environnementaux de tout écosystème, il faut aborder la gestion des activités humaines dans une optique globale.

L'examen environnemental fait ressortir les liens inextricables qui existent entre East Bayfront, le secteur industriel portuaire, d'autres parties de Toronto, le bassin versant de la Don, et les Grands Lacs. De même, le secteur riverain du Grand Toronto, qu'étudie la Commission royale, fait partie d'une région qui comprend les bassins versants des rivières de l'agglomération torontoise qui se jettent dans le lac Ontario. Tout ce qui se passe dans cette région a des liens écologiques avec la santé du secteur riverain.

Le concept d'écosystème montre qu'il existe des liens entre l'économie, les questions sociales et l'environnement — les décisions prises dans un secteur influencent tous les autres secteurs. Pour s'attaquer efficacement aux problèmes environnementaux de tout écosystème, il faut aborder la gestion des activités humaines dans une optique globale.

Aussi nous faut-il, pour pouvoir vraiment comprendre le secteur riverain, comprendre la région biologique ou biorégion où il se trouve.

Le rapport se poursuit avec l'évaluation de l'état du secteur riverain et de la biorégion du Grand Toronto, définie par la Commission comme étant la région délimitée à l'ouest par l'escarpement de Niagara, au nord et à l'est par la Oak Ridges Moraine et au sud par le lac Ontario. Citons le rapport :

> Cette description . . . montre les contraintes considérables qui pèsent sur l'écosystème. . . Il s'agit donc d'un écosystème qui, en grande mesure, est «dés-intégré», un écosystème dont la capacité biotique — c'est-à-dire la capacité de l'air, du sol et de l'eau d'absorber les effets de l'activité humaine — est manifestement mise à l'épreuve et ne saurait suffire à long terme si des changements profonds ne sont pas effectués.
>
> Il faut régénérer sans tarder toute la biorégion du Grand Toronto pour réparer les dommages causés à l'environnement par les activités passées, pour empêcher toute autre dégradation et pour veiller à ce que toute activité future entraîne une amélioration nette de la santé de l'environnement.

La Commission reconnaît que les gouvernements ne peuvent pas, à eux seuls, résoudre nos problèmes environnementaux et que les six mille industries et les quatre millions de résidents de la biorégion ont à assumer leur part de responsabilité.

Parce que la démarche axée sur l'écosystème met l'accent sur les interactions entre les systèmes écologique, social, économique et politique, la Commission insistait sur l'importance de mettre en place de nouveaux mécanismes administratifs qui permettent aux autorités de collaborer à la résolution des problèmes et qui contribuent à l'instauration d'un mode de vie qui respecte l'environnement.

Le deuxième chapitre de *Un point tournant* porte sur les besoins du secteur riverain du Grand Toronto dans le contexte de la biorégion où il est situé; il présente ensuite un ensemble de neuf principes concernant la planification, l'aménagement et la gestion d'un secteur riverain intégré et sain.

La Commission affirmait que le secteur riverain devrait être propre, vert, utilisable, diversifié, ouvert, accessible, continu, abordable et attrayant. (On trouve, aussi bien dans *Un point tournant* que dans le présent rapport, une explication plus détaillée de l'interprétation, des origines et des applications possibles de ces principes.)

Un point tournant renferme quelque 80 recommandations pour la mise en pratique d'une démarche axée sur l'écosystème qui rendra au secteur riverain sa santé et son utilité. Comme dans le premier rapport provisoire, certaines suggestions sont génériques car elles touchent l'ensemble du secteur riverain ou de la région, alors que d'autres sont particulières à certaines régions ou à certains secteurs de compétence. Bien que de nombreuses recommandations aient été adressées au gouvernement fédéral, la plupart d'entre elles découlaient du mandat provincial de la Commission.

Parmi les recommandations génériques les plus importantes, celles qui concernaient l'ensemble d'une région, il y avait celles-ci :

Un point tournant *présente des recommandations visant à la mise en pratique d'une démarche axée sur l'écosystème et à la mise en place des mécanismes administratifs qui permettent aux autorités de collaborer à la résolution des problèmes et qui contribuent à l'instauration d'un mode de vie qui respecte l'environnement.*

Toutes les autorités fédérales, provinciales et municipales et les organismes qui s'intéressent au secteur riverain ou y exercent une influence devraient faire reposer leurs plans d'aménagement sur la stratégie et les principes axés sur l'écosystème, dont fait état le présent rapport.

Le gouvernement provincial devrait désigner Ressource Provinciale le secteur riverain qui s'étend de Burlington à Newcastle, et devrait, par son leadership, ses ressources et ses initiatives, favoriser la collaboration entre les diverses parties, pour que les plans et les programmes puissent être intégrés dans le cadre des efforts de remise en état du secteur riverain.

La province devrait conclure avec les municipalités des Ententes de collaboration visant le secteur riverain, selon les modalités recommandées dans le présent rapport.

Au cours de l'année à venir, la province devrait, en coopération avec la Commission, examiner les meilleurs moyens d'intégrer la doctrine et les principes d'une stratégie axée sur l'écosystème à la *Loi sur l'aménagement du territoire* et aux autres lois provinciales qui s'appliquent à la biorégion du Grand Toronto . . .

La province devrait planifier, coordonner et mettre en oeuvre l'aménagement d'un sentier riverain ailant de Burlington à Newcastle, qu'il faudrait terminer en 1993 pour célébrer le bicentenaire de la fondation de York et le centenaire du réseau des parcs provinciaux de l'Ontario . . .

La province devrait intervenir immédiatement pour préserver les valeurs écologiques, esthétiques et récréatives de la Oak Ridges Moraine et pour veiller à ce que les aménagements futurs dans cette zone n'entraînent pas une détérioration cumulative de l'écologie des rivières en aval ou du secteur riverain . . .

Les gouvernements fédéral et provincial devraient modifier le processus du plan d'action correctrice en faisant de chaque municipalité, qui, pour le moment, n'est qu'un intéressé parmi tant d'autres, un associé à part entière dans la formulation et la mise en oeuvre du plan d'action (RAP). Dans le contexte d'une stratégie à l'échelle du bassin versant, il faudrait demander à toutes les municipalités d'un bassin versant de collaborer à la mise en place du plan d'action . . .

La politique devrait formuler dans les plus brefs délais une politique globale de remblayage et la soumettre à l'examen du public. Il faudrait en outre procéder à une évaluation exhaustive des effets écologiques de chaque projet de remblayage dans tout le secteur riverain du Grand Toronto. En

attendant la mise en place de cette politique, il faudrait imposer un moratoire sur tout nouveau projet de remblayage.

L'importance du secteur riverain, de la Oak Ridges Moraine et des vallées de la région du Grand Toronto comme Ressources Provinciales doit être reconnue dans le débat public et dans les décisions que prendront les divers paliers du gouvernement à propos de la forme et de la structure urbaines de la région . . .

Outre les recommandations concernant la réhabilitation de l'environnement à l'échelle régionale, *Un point tournant* portait sur une vaste gamme de sujets précis, incluant ceux-ci :

- élaborer un concept pour le tracé du sentier riverain continu allant de Burlington à Newcastle;
- étudier la possibilité de réduire les effets de barrière du corridor Gardiner-Lakeshore en démantelant par étapes le tronçon surélevé de l'autoroute et en améliorant les transports en commun et les réseaux routiers dans la région;
- créer une fiducie consacrée au secteur riverain de Toronto pour coordonner la remise en état du secteur riverain;
- déterminer l'étendue des terrains non portuaires des THC et proposer le transfert de ceux-ci à trois organismes : la ville de Toronto qui y aménagerait des parcs et un corridor de la faune, la Toronto Economic Development Corporation (TEDCO) qui les emploierait à des fins industrielles et, enfin, le Waterfront Trust proposé, qui servirait à la décontamination et au réaménagement de ces terrains à des fins diverses;
- créer un Centre des entreprises et industries conciliables avec l'environnement;
- établir des plans et concevoir des projets pour les régions de Halton et de Durham ainsi que pour Mississauga, Etobicoke et Scarborough.

Un point tournant ***traite des décisions fondamentales qui doivent être prises afin que la population puisse avoir le secteur riverain qu'elle désire et qu'elle mérite.***

Lorsque parut *Un point tournant*, monsieur Crombie affirma qu'il avait été «encouragé, pendant l'année écoulée, par l'intérêt intense et soutenu du public pour le secteur riverain et par les signes d'entente entre tous les paliers du gouvernement sur les politiques et les priorités relatives au secteur riverain. Le but visé par ce rapport», continuait-il, «est de fournir aux gouvernements les raisons de prendre maintenant les décisions fondamentales nécessaires afin que les résidents de Toronto aient le secteur riverain qu'ils désirent et qu'ils méritent».

Il y eut une réaction générale et positive des communautés et des gouvernements aux principes formulés par la Commission et à la démarche qu'elle recommandait pour la réhabilitation du secteur riverain et du bassin versant.

LA TROISIÈME PHASE

Une fois de plus, le gouvernement du Canada ne tarda pas à faire connaître sa réaction. Le 12 septembre 1990, Robert de Cotret, alors président du Conseil du Trésor et ministre de l'Environnement, affirmait :

> J'appuie entièrement la Commission dans sa démarche globale axée sur l'écosystème, démarche qui s'inscrit d'ailleurs dans le cadre de l'Accord relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs. Le gouvernement fédéral a un rôle important à jouer dans sa façon de réagir au contenu de *Un point tournant* et nous ferons tout ce qui est en notre pouvoir pour y donner suite.

Il eut également un commentaire favorable au sujet du projet de centre des entreprises conciliables avec l'environnement et il promit que le gouvernement étudierait de très près les

recommandations visant à favoriser l'accès du public au secteur riverain et à transférer les terrains fédéraux du littoral à d'autres paliers de gouvernement. D'ajouter monsieur de Cotret : «Monsieur Crombie nous a présenté un schéma utile pour nos discussions sur l'avenir des Toronto Harbour Commissioners. Le gouvernement examinera ces recommandations avec la ville de Toronto, la province, la Commission royale et d'autres parties intéressées».

Le même après-midi, Bob Rae, le future premier ministre provincial, accueillit favorablement *Un point tournant* : «Le gouvernement de l'Ontario assurera le vigoureux leadership nécessaire au maintien de l'intégrité écologique du secteur riverain. Nous approuvons entièrement la démarche axée sur l'écosystème dans l'établissement des politiques et des priorités concernant le secteur riverain et nous sommes prêts à travailler en étroite collaboration avec les gouvernements locaux et les organismes existants afin de protéger l'écologie du bassin versant et de contribuer à la santé d'un secteur riverain diversifié et intégré».

Presque toutes les municipalités situées dans le secteur riverain approuvèrent le rapport, comme d'ailleurs les représentants du monde des affaires, des syndicats et des groupes écologistes et communautaires.

Peu après la publication de *Un point tournant*, la Commission mit sur pied un autre groupe de travail qui devait étudier la meilleure façon d'intégrer la philosophie et les principes de la démarche axée sur l'écosystème à la *Loi sur l'aménagement du territoire* et à toute autre loi qui touche la bio-région du Grand Toronto. Les conclusions et les recommandations du groupe furent publiées dans *La planification pour la durabilité : l'incorporation de la protection environnementale à la planification de l'utilisation des terres*.

Trois mois après la parution de *Un point tournant*, la province de l'Ontario fit connaître de façon plus détaillée sa réaction au rapport. Le 17 décembre 1991, Ruth Grier, ministre de l'Environnement et ministre responsable de la région du Grand Toronto, loua le gouvernement précédent et John Sweeney en particulier pour avoir donné à la Commission un mandat très large et pour lui avoir apporté son appui; et madame Grier de poursuivre :

> Nous souscrivons entièrement aux principes énoncés pour l'avenir du secteur riverain : un secteur qui est propre, vert, utilisable, diversifié, ouvert, accessible, continu, abordable et attrayant.
>
> Nous avons l'intention d'utiliser ces neuf principes directeurs non seulement pour le secteur riverain, mais encore au-delà de celui-ci, soit pour la structure urbaine du Grand Toronto. Nous élaborerons un cadre afin de nous assurer que les futurs plans du Grand Toronto tiennent compte des aires vertes et des bassins versant.
>
> J'aimerais aujourd'hui vous donner un aperçu de la façon dont nous prévoyons en oeuvre les recommandations clés du rapport.
>
> Premièrement, nous allons créer un sentier qui parcourra sans interruption le secteur riverain et qui reliera le Grand Toronto à Burlington et à Newcastle. Ce sentier (appelé Green-Way) se rattachera aux réseaux de sentiers Bruce et Ganaraska à chaque extrémité. Nous croyons que ce sentier sera l'aménagement du secteur riverain le plus utilisé par la population. Le sentier sera bien plus qu'une simple bande d'asphalte de quatre pieds de largeur. Il reliera la rive du lac aux vallées fluviales et aussi aux sources de ces cours d'eau, et raccordera des aires naturelles et patrimoniales le long du lac Ontario. Les gens, les familles et les enfants pourront prendre l'air et jouir du milieu naturel à pied ou en vélo.
>
> Deuxièmement, l'idée d'une entente relative au secteur riverain ne nous déplaît pas comme moyen valable de mise en oeuvre des plans d'aménagement du secteur. Nous négocierons des ententes avec les gouvernements locaux, régionaux et fédéral ainsi qu'avec les offices de protection de la nature afin d'élaborer des plans

Watersedge Park, Mississauga

d'aménagement et des mécanismes de mise en oeuvre conformes aux principes du rapport Crombie.

Troisièmement, nous créerons au moyen d'une loi une fiducie consacrée au secteur riverain de Toronto. Cette fiducie . . . coordonnera les travaux de réhabilitation.

Enfin, nous mettrons un frein à la privatisation inutile des terrains riverains publics et des ressources qui appartenaient à l'État comme les lots de grève.

Madame Grier porta ensuite son attention à la phase suivante du mandat de la Commission :

Au cours de la dernière année d'activité de la Commission royale, nous demanderons à M. Crombie d'étudier les questions suivantes :

la possibilité de déplacer l'autoroute Gardiner en consultation avec le Toronto métropolitain et le ministère des Transports;

la mise en commun de terrains et l'intégration des plans futurs pour la Canadian National Exhibition, Ontario Place, Fort York et le HMCS York en consultation avec le ministère du Tourisme et des Loisirs et les autres instances intéressées;

les orientations, les méthodes et la technologie qui sont susceptibles de réhabiliter le secteur riverain.

La Commission ne tarda pas à constater que l'addition de ces tâches à son mandat exigeait plus de temps qu'il ne lui en restait officiellement, aussi les gouvernements tant fédéral que provincial prolongèrent-ils de six mois le mandat de la Commission, c'est-à-dire jusqu'en décembre 1991.

Durant la troisième phase de ses travaux, la Commission publia *La planification pour la durabilité* en plus de terminer l'évaluation environnementale de l'East Bayfront et du secteur industriel portuaire (*Voies multiples : vers une démarche axée sur l'écosystème*) ainsi que les trois tâches que lui avait confiées la province. Les résultats de ces travaux furent publiés dans trois longs rapports : *Régénération du littoral,*

Plan directeur préliminaire de Garrison Common, et *The Toronto Central Waterfront Transportation Corridor Study*.

Avec l'adoption d'une démarche axée sur l'écosystème, l'environnement devenait la clef de voûte du raisonnement de la Commission. Mais cette démarche exige une compréhension de l'interaction dynamique des questions environnementales, économiques et communautaires. C'est pourquoi la Commission, outre le travail associé aux nouveaux éléments de son mandat, se livra à de plus amples recherches et organisa des séminaires dans le but d'étudier la signification profonde de la démarche axée sur l'écosystème.

De plus, des documents de travail furent publiés sur les effets cumulatifs, la décontamination du sol, l'économie régionale, les profils communautaires et l'utilisation du secteur riverain en hiver.

La Commission continua d'entretenir des liens avec une diversité de groupes et de particuliers au moyen du *Bulletin*, d'allocutions, de présentations, de consultations et de rencontres. À l'été 1991, elle fit faire une enquête d'opinion sur les questions touchant le secteur riverain par la firme de sondages Environics, à laquelle elle demanda d'ajouter un certain nombre de questions à l'enquête qu'elle effectuait régulièrement auprès des résidents de la région du Grand Toronto.

Environics put constater que les questions concernant l'environnement et le secteur riverain étaient considérées parmi les éléments les plus importants de la qualité de vie dans la région et que, pour les résidents, la protection de l'environnement était une question d'ordre économique.

LE RAPPORT FINAL

Le rapport final est la somme de travaux et de l'expérience accumulés par la Commission royale en ce qui a trait à l'avenir du secteur riverain de Toronto. Tout au long de son existence, la Commission, et tous ceux qui ont participé à ses travaux, ont consacré beaucoup de temps à la réflexion et ont prêté une oreille attentive aux opinions et aux conseils de milliers de personnes. Par conséquent, ce rapport a été conçu et rédigé par un grand nombre de personnes; il représente les valeurs, les aspirations, les préoccupations et les espoirs de ces milliers de citoyens.

Si l'on jette un regard sur notre expérience collective, on peut constater que tous ceux qui ont participé aux travaux de la Commission, à quelque étape que ce soit, sont arrivés au terme de leur labeur avec un sentiment d'optimisme : les valeurs fondamentales de la société torontoise — le bon ordre, la tolérance et la faculté de saisir l'occasion qui se présente — commencent à être appliquées à la réhabilitation du secteur riverain et des bassins versant dans toute la biorégion.

Régénération ***étudie les occasions de réaliser la promesse d'un environnement sain et durable, d'une économie plus florissante et d'une communauté où il fera bon vivre.***

Dans ce rapport final, la réhabilitation du secteur riverain est présentée comme une occasion de réaliser à long terme la promesse d'un environnement sain et durable, d'une économie plus florissante et d'une communauté où il fera bon vivre.

Selon toute apparence, ces promesses ont une meilleure chance de se réaliser dans le climat d'harmonie qui commence à se créer depuis que les gouvernements, en collaboration avec le monde des affaires, les syndicats, les leaders des communautés et les simples citoyens reconnaissent qu'il faut un certain degré de discipline et de tolérance pour y arriver : discipline pour que chacun joue son rôle sans entraver ou méconnaître celui des autres, et tolérance de leurs besoins et de leurs fonctions au moment où tous les intéressés travaillent ensemble à trouver des solutions aux problèmes du secteur riverain ou des bassins versant.

Le titre de ce rapport final, *Régénération : l'aménagement durable de Toronto et de son secteur riverain*, reflète les opinions de la Commission

sur les buts à atteindre et les réalisations possibles. Le rapport lui-même se divise en quatre parties.

La première partie, «Pour un aménagement durable», décrit les besoins décelés par la Commission en ce qui concerne la planification et la coopération régionales, dans le contexte d'une démarche axée sur l'écosystème, ce qui inclut les concepts suivants : aménagement durable, santé, justice, gérance environnementale, responsabilité, ainsi que perception de la biorégion comme un «chez-soi». Après une évaluation révisée de l'état de l'environnement dans la biorégion, le rapport fournit un exposé de la philosophie et des principes de la Commission. On y décrit le rôle même de la Commission comme «inducteur de changement» — grâce à la démarche axée sur l'écosystème — de même qu'on y évalue la portée des efforts faits en ce sens.

La première partie se termine par un examen des idées de la Commission au sujet d'une méthode de planification axée sur l'écosystème. Cela est fondé sur le rapport *La planification pour la durabilité* et sur le document de travail sur les effets cumulatifs, aussi bien que sur les méthodes pratiques, utilisées ou proposées par les experts, pour arriver à une planification axée sur l'écosystème.

La deuxième partie, «Impératifs environnementaux», porte sur une diversité d'impératifs environnementaux qui doivent être pris en considération par tous les paliers de gouvernement qui veulent contribuer de façon durable à la remise en état de l'écosystème.

Cette deuxième section inclut les sujets suivants : une analyse critique de l'état de l'écosystème des Grands Lacs et des efforts fournis pour le réhabiliter, une série de mesures destinées à la réhabilitation du rivage du lac Ontario dans la biorégion du Grand Toronto, une explication de l'importance écologique, sociale et économique des sentiers de verdure et des réseaux de pistes pour le secteur riverain et la biorégion et, enfin, les avantages d'une utilisation éventuelle du secteur riverain en hiver. Cette partie se termine par une analyse du bassin versant de la rivière Don, de son passé, de son présent et de son avenir : comment il faut aborder les problèmes et les possibilités de ce bassin versant comme étant représentatifs de ceux des autres bassins versant de toute la biorégion.

La troisième partie, «Sites», constitue une étude des divers sites qui parsèment le secteur riverain, de Burlington, à l'ouest, jusqu'à Port Hope, à l'est. Elle comprend les résumés de réponses faites à la Commission à la suite de recommandations antérieures concernant des régions en particulier, ainsi qu'un compte rendu des recherches récentes et des recommandations touchant certains sites du secteur riverain, y compris le besoin d'intégrer à l'environnement l'utilisation des terres et les transports dans le secteur riverain central.

La Commission a fait elle-même des efforts pour appliquer à ses propres travaux ses théories axées sur l'écosystème, et c'est ce que la troisième partie examine en détail; en effet, la Commission a joint la théorie à la pratique dans des projets t els que l'évaluation environnementale de l'East Bayfront et du secteur industriel portuaire, le *Plan directeur préliminaire de Garrison Common* et la *Toronto Central Waterfront Transportation Corridor Study*. Cette section comprend aussi des observations sur les initiatives prises par d'autres organismes — les municipalités, les offices de protection, les ministères fédéraux et provinciaux et les propriétaires et promoteurs du secteur privé — qui agissent maintenant en fonction de la philosophie et de la démarche axée sur l'écosystème.

La dernière section du rapport, «Régénération et rétablissement», étudie les questions relatives à la mise en oeuvre des recommandations de la Commission royale. On y trouve un énoncé des idées de la Commission sur la nature et la structure de l'appareil administratif nécessaire à la gestion du secteur riverain : aucun palier de gouvernement ne peut, ou ne devrait, avoir à lui seul la haute main sur le secteur riverain; chacun devrait assumer ses fonctions dans sa propre sphère de compétence, en collaboration avec les autres.

Cette section nous permet également de connaître l'opinion de la Commission sur les ententes de collaboration, sur la question du financement de la réhabilitation du secteur

riverain et sur un programme concret de mesures concertée touchant tout le secteur riverain, y compris le regroupement des budgets d'investissements pour les cinq prochaines années.

Sir Winston Churchill affirma un jour que les gens créent les édifices et qu'ensuite les édifices créent les gens. On peut en dire autant des villes et des régions dans lesquelles nous vivons et de leurs secteurs riverains. La Commission, qui n'est qu'un minuscule rouage de deux gouvernements dans une démocratie, nous offre un plan d'action possible pour bâtir une ville meilleure, durable et plus salubre. Dans une démocratie, toutefois, les décisions définitives — sur les plans à utiliser, sur l'opportunité d'utiliser un plan en particulier, sur la question de savoir s'il faut même utiliser un plan — reposent sur le comportement, l'attitude et l'initiative des citoyens, qui transforment ces décisions en réalités.

Chapitre 1: La démarche axée sur l'écosystème

La région du Grand Toronto est arrivée à un point tournant de son histoire. Il n'y a pas si longtemps encore, la société pensait que l'environnement pourrait continuer d'absorber les détritus d'une économie industrielle moderne. Plus récemment, on a commencé à penser que l'environnement et l'économie s'opposent inévitablement et qu'on ne peut favoriser l'un sans faire de tort à l'autre.

Aujourd'hui, on a pris conscience que, loin de s'exclure mutuellement, l'environnement et l'économie dépendent l'un de l'autre : la qualité de la vie et le développement économique ne peuvent être préservés dans un environnement qui se détériore.

La façon dont nous choisirons de traiter l'environnement et le secteur riverain du Grand Toronto aura de lourdes conséquences. S'ils prennent conscience de la nécessité de résoudre les problèmes environnementaux qui leur ont été légués et de formuler des stratégies visant à protéger l'environnement aujourd'hui et demain, et s'ils agissent en conséquence, les pouvoirs publics et les particuliers auront pris le bon tournant.

— *Un point tournant* 1990

Une région agressée

C'est sur ces mots que s'achève *Un point tournant*, le deuxième rapport provisoire de la Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. Le rapport final présenté ici est fondé sur ces conclusions, à savoir, que le secteur riverain du Grand Toronto est indissociable des bassins versants qui s'y trouvent, que les éléments écologiques, sociaux et économiques qui conditionnent la région subissent de fortes pressions et sont interdépendants.

Le secteur riverain, là où la terre et l'eau se rencontrent, a toujours été un élément déterminant dans le choix des lieux où des populations sont venues s'établir, sur les bords du lac Ontario, pour fonder de petits forts et des villages tels que le fort York, le fort Rouillé et le village de Port Hope. Graduellement, ces petits centres ont pris de l'expansion pour devenir les villes, puis les grandes villes, de ce qu'on appelle maintenant la région du Grand Toronto.

Pendant des millénaires, les peuples indigènes sont venus s'établir dans le secteur riverain pour profiter du poisson et du gibier dont regorgeaient le lac et les estuaires. Aux XVIII^{e} et XIX^{e} siècles, les Européens sont venus, attirés par la présence d'un havre sûr (aujourd'hui le port de Toronto), la réserve d'eau douce facilement accessible du lac Ontario et l'abondance du poisson et de la sauvagine dans les eaux lacustres et les terres humides. Les grandes vallées fluviales comme celles des rivières Humber et

Don servaient de voies de transport vers l'intérieur des terres. Les forêts fournissaient gibier et bois d'oeuvre et, une fois défrichées, des sols fertiles.

Aujourd'hui encore, la région du Grand Toronto reste sous la dépendance du secteur riverain, mais pour des raisons différentes. Le transport maritime n'est plus prédominant, mais le lac reste la source d'eau douce de millions d'habitants dont il reçoit en plus les eaux usées. Bien des agréments comme la navigation de plaisance, les parcs riverains, la pêche, la baignade et l'observation de la nature, sont directement conditionnés par l'existence du lac.

Le secteur riverain est également important pour d'autres raisons, notamment pour les quartiers qu'on y trouve, lieux de résidence d'un grand nombre. En outre, le lac est une source d'eau de refroidissement où puisent largement les centrales de la région. Enfin, comme tous les autres secteurs riverains dans le monde, celui du Grand Toronto est un *lieu* privilégié, qui attire et séduit, apaisant ce besoin profondément humain d'un contact avec l'eau et la nature, offrant, au gré des paysages, du temps qu'il fait et de l'ambiance des lieux, un panorama toujours nouveau.

Le secteur riverain du Grand Toronto est un lieu privilégié, qui attire et séduit, apaisant ce besoin profondément humain d'un contact avec l'eau et la nature, offrant, au gré des paysages, du temps qu'il fait et de l'ambiance des lieux, un panorama toujours nouveau.

Autant les habitants de la région du Grand Toronto sont liés au secteur riverain, autant la qualité et l'avenir de ce dernier dépendent de la région. Au point de vue écologique, le secteur riverain est relié aux bassins versants de la région par les nombreuses rivières et les nombreux ruisseaux qui se jettent dans le lac, la migration des animaux aquatiques qui y vivent et les eaux pluviales qui s'y déversent. On trouve plusieurs quartiers intéressants dans le secteur riverain, mais, dans une large mesure, leur avenir

est lié aux politiques régionales et municipales concernant des questions telles que le logement à prix abordable, les services communautaires, le transport en commun, les parcs, etc. De même, le ralentissement ou la reprise de certaines activités économiques dans le secteur riverain dépendent des tendances régionales de l'industrie, des services et du commerce.

Autant les habitants de la région du Grand Toronto sont liés au secteur riverain, autant la qualité et l'avenir de ce dernier dépendent de la région.

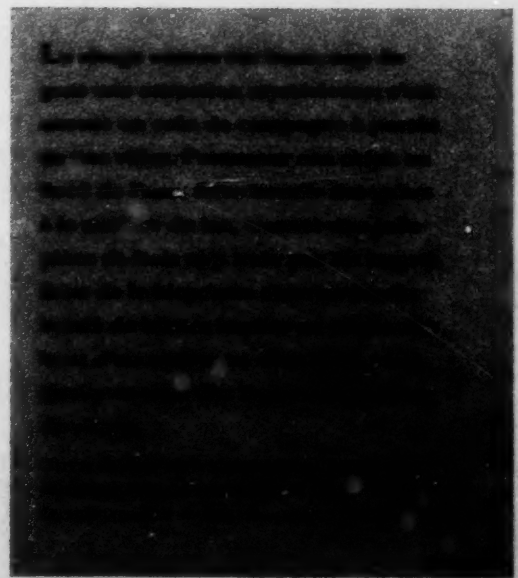
Il ressort donc que les stratégies, plans ou programmes visant l'amélioration de la qualité de l'environnement, l'expansion des activités communautaires ou la stimulation de certaines activités économiques dans le secteur riverain ne peuvent être mis en oeuvre de façon isolée : il faut les placer dans un contexte régional où l'on prend en considération l'interdépendance qui unit la région et le secteur riverain ainsi que le caractère et l'attrait particuliers de ce dernier.

Il convient donc de commencer ce rapport final sur l'avenir du secteur riverain de Toronto en faisant rapidement le tour de certaines des grandes questions environnementales, sociales et économiques qui touchent la région du Grand Toronto, tout en observant comment elles sont reliées au secteur riverain.

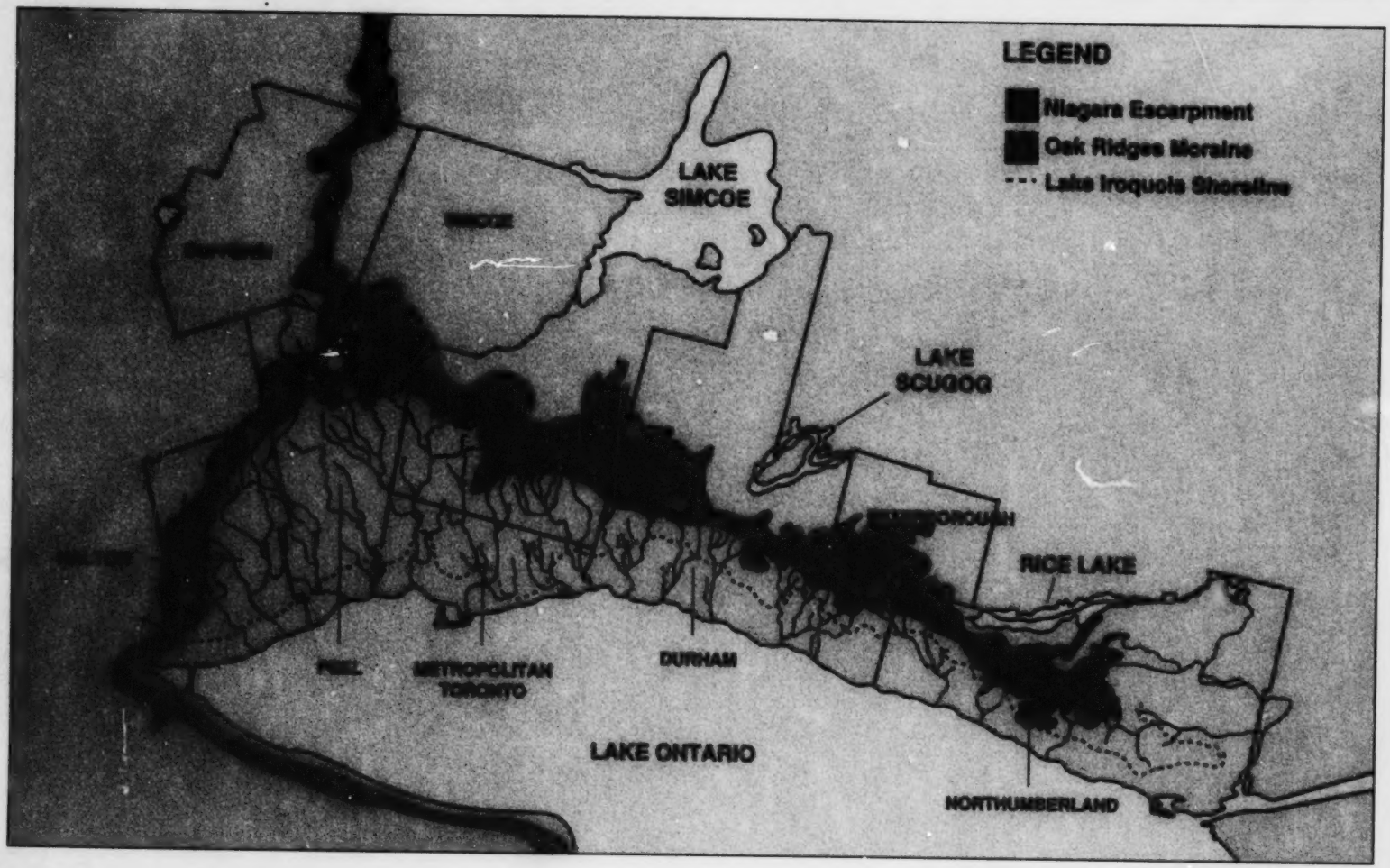
La région géographique considérée selon cette vue d'ensemble se définit d'après ses limites naturelles, plutôt que par les compétences politiques dont elle relève. Cette région biologique, ou «biorégion», comprend le grand bassin formé par l'Escarpement de Niagara à l'ouest, la Oak Ridges Moraine au nord et à l'est, et le littoral du lac Ontario au sud. Pour la décrire, on se réfère à ses caractéristiques naturelles : le relief, le lac et les bassins versants.

Signalons que dans *Un point tournant*, le rapport de 1990 de la Commission, on trouve une carte de la biorégion du Grand Toronto établie d'après l'information que le gouvernement provincial possède sur la région du Grand Toronto, composée des régions de Halton, de Peel, de York, de la communauté urbaine de Toronto et de Durham. Toutefois, cette région ne correspond pas entièrement à la biorégion, laquelle s'étend jusque dans les comtés de Simcoe et de Dufferin, au nord-ouest, et dans le comté de Northumberland et aussi loin que la rivière Trent, à l'est.

Actuellement, l'information sur les conditions économiques, écologiques et sociales de la biorégion est recueillie à l'aide d'unités définies politiquement, à savoir les municipalité, les régions et la région du Grand Toronto ou la région métropolitaine de recensement (CMA) de Toronto. Ainsi, une grande partie de ce qui suit est fondé sur des renseignements concernant soit la région du Grand Toronto, soit la région métropolitaine de recensement, qui comprennent toutes deux les principaux centres urbains de la région.



Carte 1.1 Carte de la biorégion du Grand Toronto



La biorégion du Grand Toronto comporte plusieurs éléments naturels intéressants : plages, terres humides et promontoires le long du secteur riverain; vallées fluviales boisées; les collines aux verts pâturages de la moraine; imposantes falaises rocheuses de l'Escarpement de Niagara; ruisseaux aux eaux froides où abonde la truite et riches terres agricoles, pour n'en nommer que quelques-uns. Malgré tous ces bienfaits, bien des signes indiquent que la région doit supporter un lourd fardeau environnemental, social et économique. Il est utile d'en comprendre la nature pour élaborer les stratégies visant à résoudre les problèmes existants et à répondre aux besoins futurs.

La partie qui suit traite brièvement de certains des défis qu'il faut aujourd'hui relever dans la biorégion du Grand Toronto, Cette description est fondée sur l'analyse détaillée qu'on en fait dans le rapport *Un point tournant.*

La population et les agglomérations

Le plus grand défi auquel fait face la biorégion du Grand Toronto est probablement celui de la population, en plus de celui de la forte croissance démographique qu'on prévoit. Plus de 40 p. 100 de la population de l'Ontario (soit presque quatre millions de personnes) habitent dans la région du Grand Toronto, qui représente 1 p. 100 du territoire de la province. De ce groupe, environ 10 p. 100 habitent dans le secteur riverain.

La population de la région du Grand Toronto était d'environ un million d'habitants avant la guerre; elle s'est rapidement accrue depuis et l'on prévoit qu'elle continuera d'augmenter pour atteindre quelque six millions en 2021. Une telle croissance impose un énorme fardeau à tous les secteurs de la société, car il faut veiller aux nécessités de base telles que le logement, l'emploi, les services de santé, et assurer divers services, notamment le transport, l'élimination des déchets et l'épuration des eaux usées. L'augmentation de la population menace aussi la qualité de vie qui a attiré beaucoup de monde dans la région : les espaces verts, les possibilités d'activités récréatives, la propreté de l'air et de l'eau, une criminalité relativement peu élevée, des possibilités économiques intéressantes et divers autres attraits.

Cependant, les pratiques d'urbanisation et d'aménagement importent encore plus que l'augmentation de la population. La ville de Toronto, de même que bien d'autres villes de la biorégion, était à l'origine une agglomération compacte qui ne pouvait s'étendre au-delà de certaines limites, car les déplacements se faisaient à pied ou à cheval. Avec le tramway, la ville a pu prendre de l'expansion et elle s'est étendue autour des premières voies de transport.

Cependant, la plupart des zones bâties de la biorégion ayant été aménagées pour une société où l'automobile est très utilisée, la ville s'étale en quartiers de faible densité où l'aménagement du territoire et l'utilisation de l'énergie et de diverses autres ressources manquent d'efficacité.

Par surcroît, non seulement l'urbanisation, telle que pratiquée, a-t-elle favorisé l'inefficacité, mais elle a aussi généralement été mise en application sans tenir compte des éléments et des processus naturels (par exemple, habitats naturels d'importance, bassins hydrographiques, formes de relief), ni des valeurs culturelles et historiques : ainsi, pendant que le milieu naturel se détériorait, on faisait des aménagements monotones en effaçant des lieux tout caractère distinctif.

Les espaces verts

Bon nombre des espaces verts de la biorégion du Grand Toronto, et plus particulièrement ceux de la Oak Ridges Moraine, du littoral du lac Ontario et des vallées fluviales, sont endommagés et fragmentés; ils risquent en outre de se détériorer encore davantage si l'urbanisation se poursuit sans considération des éléments et processus du milieu naturel.

Plus de la moitié des terres humides de la biorégion ont été asséchées pour l'agriculture, aménagées pour la construction d'habitations ou remblayées pour l'industrie ou le transport. La plupart de celles qui restent ont été altérées

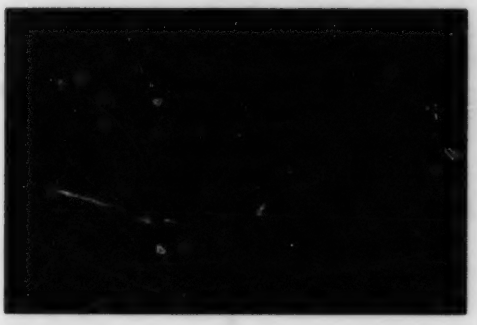
par les polluants rejetés dans les eaux d'amont ou venant des terres environnantes et subissent de fortes pressions dues à l'intensification de l'urbanisation. Les marais riverains à l'embouchure des rivières et des ruisseaux sont tout particulièrement menacés, car ils sont sensibles aux variations de débit, de température et de qualité des eaux pouvant se produire dans les bassins versants qui les alimentent; ils sont aussi affectés par les aménagements riverains comme les ports ou les ports de plaisance.

La déforestation à outrance qu'a connue l'Ontario au cour des deux derniers siècles n'a épargné que le cinquième de la forêt de la région du Grand Toronto, y compris les parcs, les terres domaniales, les zones de conservation et les lots boisés. Des signes alarmants indiquent que les arbres qui restent, tout comme les arbres des zones urbaines, sont fortement agressés par la sécheresse, le sel et d'autres polluants.

LA FAUNE

Depuis l'arrivée des Européens, la faune de la biorégion a beaucoup perdu de sa richesse et de son abondance et les populations animales qui restent subissent des pressions. Les causes premières de cet état de choses ont été, et sont encore, la disparition, la détérioration et la fragmentation de l'habitat naturel, la pêche et la chasse, la pollution des écosystèmes par les substances nutritives en excès et les produits chimiques persistants et l'introduction d'espèces animales et végétales étrangères.

Ces pressions ont eu pour conséquence l'extinction de certaines espèces, comme cela s'est produit pour le pigeon voyageur. D'autres espèces, notamment le loup, l'ours noir, le lynx et le wapiti ont disparu de la région. De plus, d'autres espèces en nombre toujours croissant se font rares : ainsi, dans la région du Grand Toronto, on compte jusqu'à 114 espèces de plantes, de reptiles, d'amphibiens, de mammifères et de poissons considérées rares aujourd'hui dans la province.



Rat musqué

L'APPROVISIONNEMENT EN EAU

La plupart des habitants de la biorégion du Grand Toronto s'approvisionnent de l'eau du lac Ontario. Cependant, une grande partie de la région de York, et notamment les localités à croissance rapide comme Aurora et Newmarket, ainsi que les secteurs nord des régions de Halton, Peel et Durham, sont essentiellement alimentés par des réserves d'eaux souterraines.

Cette situation a donné lieu à de graves problèmes d'approvisionnement en eau, tant de nature qualitative que quantitative : premièrement, il y a lieu de croire que, dans plusieurs secteurs, les aquifères sont «épuisés», c'est-à-dire qu'on y puise de l'eau à un rythme plus rapide que ne se fait l'alimentation naturelle. Deuxièmement, dans certains secteurs, les eaux souterraines ont été contaminées par des polluants d'origines diverses, notamment agricoles et industrielles, par les eaux de lessivage des décharges, le sel épandu sur les routes (dans le bas de la vallée de la Don, les eaux souterraines sont aussi salées que l'eau de mer) et par des installations septiques défectueuses. Troisièmement, les eaux souterraines représentent environ 40 p. 100 de l'écoulement des rivières et ruisseaux de la biorégion, qui sont dès lors susceptibles de subir des changements de débit et de pureté. Ces trois facteurs peuvent être déterminants, au point de limiter le développement ultérieur des régions approvisionnées en eaux souterraines, à moins qu'elles soient alimentées à même la baie Georgienne ou le lac Ontario par des conduites.

Même dans les régions qui tirent leur eau du lac Ontario, il devient clair qu'il faut réduire la consommation totale, non pas parce qu'on manque d'eau (le lac est une gigantesque réserve), mais parce qu'il revient de plus en plus cher de traiter l'eau avant son utilisation ainsi que d'énormes volumes d'eaux usées, sans parler des effets que produit le déversement des trop-pleins des égouts pluviaux et mixtes dans les ruisseaux et les rivières et dans le secteur riverain.

La qualité de l'eau

Comme on l'a déjà dit, le secteur riverain de la communauté urbaine de Toronto est l'un des 43 «points chauds» des Grands Lacs où la Commission mixte internationale juge nécessaire d'appliquer un plan d'action correctrice en raison de la piètre qualité de l'eau. Dans la région d'application du plan d'action correctrice de la communauté urbaine de Toronto, les sédiments de fond sont contaminés et il y a bioaccumulation de substances toxiques chez les organismes qui y vivent; la concentration de polluants est si élevée chez certaines espèces de poissons qu'ils sont impropres à la consommation humaine; la faune et la flore aquatiques se ressentent de la pollution et les plages sont souvent fermées en été.

En grande partie, les stations d'épuration des eaux usées de la biorégion respectent les normes provinciales limitant la concentration de certains polluants qu'elles déversent, mais elles sont une source d'apports massifs de substances nutritives, de métaux lourds et de produits chimiques organiques dans le secteur riverain. Il est évident que d'importantes améliorations dans la plupart des stations d'épuration existantes s'imposent, simplement pour que les eaux usées de la population actuelle de la biorégion soient traitées adéquatement. Il faut en outre augmenter la capacité de traitement pour absorber le surplus d'eaux usées qui résultera de la croissance démographique prévue des prochaines décennies.

L'état des quelque 60 rivières et tributaires de la biorégion du Grand Toronto présente des variations considérables. Quelques-uns de ces cours d'eau sont encore relativement en bonne condition, mais un grand nombre d'entre eux se sont gravement détériorés. Avec la déforestation, la protection assurée par l'ombrage des arbres a disparu et l'érosion a rongé les berges. Les pesticides, les engrais et le sol des terres agricoles, de même qu'un puissant cocktail de polluants urbains emportés dans les eaux pluviales, se retrouvent dans les cours d'eau. Dans certaines municipalités en période de forte pluie, le trop-plein des égouts est évacué dans les rivières ainsi que dans le secteur riverain : un mélange d'eaux pluviales et d'eaux usées chargé de bactéries s'y déverse, ce qui oblige à interdire la baignade là où il y a des plages.

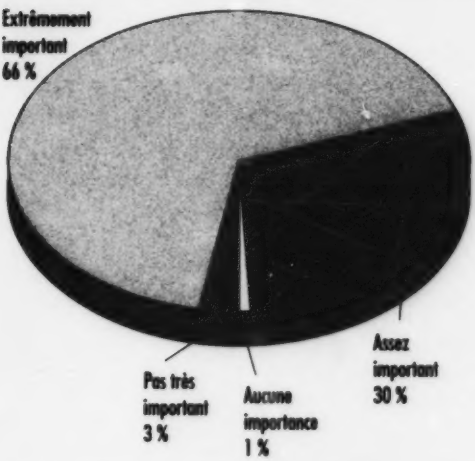
Les agrégats

Dans la biorégion, les dépôts glaciaires de sable et de gravier sont une grande source d'agrégats : on en extrait le cinquième de la production de la province. Ironie du sort, les zones les plus riches en agrégats, soit l'Escarpement de Niagara et la Oak Ridges Moraine, sont les plus sensibles aux effets de l'extraction. Dans le cas de l'Escarpement de Niagara, cette activité met en danger le relief et les habitats naturels, tandis que dans celui de la moraine, c'est la fonction hydrogéologique en tant qu'aquifère qui est menacée ainsi que la source des rivières qui coulent vers le nord et vers le sud.

Les sols

Dans certaines parties de la biorégion, les sols sont contaminés par des métaux lourds et des produits chimiques organiques, héritage, dans bien des cas, des activités industrielles, du remblayage et du transport ou de l'élimination des déchets. On ignore jusqu'à quel point la contamination industrielle a touché les sols de la région, mais il y a lieu de penser que dans bon nombre de terrains d'usines et de raffineries anciennes et actuelles, le sol est contaminé parce qu'on s'est servi de produits dangereux sans prendre suffisamment de précautions par le passé.

Importance accordée au nettoyage des cours d'eau



Les deux tiers des résidents interrogés dans la région du Grand Toronto ont dit estimer «extrêmement important» qu'un grand nettoyage soit entrepris dans le secteur riverain du lac Ontario et dans des rivières comme la Don, la Humber, la Rouge et la Credit pour que la population puisse de nouveau s'y baigner et y pêcher sans danger.

Source : Environics Poll. 1991.

N.B. Pour en arriver à un chiffre rond le total n'est peut-être pas 100.

Au cours du siècle, on a fait beaucoup de remblayage pour l'aménagement d'installations industrielles, de corridors de transport, de ports et de parcs. Jusqu'à tout récemment, et plus particulièrement dans le secteur riverain central de Toronto, le remblayage se faisait au moyen de matériaux contaminés provenant de chantiers de construction, de boues d'égout, de déchets d'incinération et d'ordures ménagères.

À l'intérieur des terres, dans la région du Grand Toronto, on a dénombré jusqu'à 276 décharges abandonnées. Comme l'élimination en décharge n'est réglementée que depuis une vingtaine d'années, on sait très peu de choses sur ce qui a pu être éliminé dans ces décharges ou, dans la plupart des cas, si des polluants s'en échappent maintenant jusqu'aux eaux souterraines ou jusqu'aux cours d'eau des environs.

L'AIR

La qualité de l'air dans la biorégion du Grand Toronto est influencée par de nombreuses sources de polluants, dont certaines se trouvent à des centaines de kilomètres. Par exemple, des produits organiques toxiques minimes peuvent être transportés sur de grandes distances depuis d'autres régions de l'Ontario, des États-Unis et même plus loin; par ailleurs, la plupart des produits chimiques précurseurs du smog (ozone troposphérique) proviennent de sources américaines. La qualité de l'air dépend aussi des activités qui ont cours dans la biorégion même, et plus particulièrement de l'usage de l'automobile, de la production d'électricité par combustion de charbon, de l'incinération, des activités industrielles ainsi que de l'utilisation des systèmes de chauffage des habitations, des immeubles à bureaux et autres bâtiments.

La concentration de dioxyde de soufre, de particules, de monoxyde de carbone et de certains métaux a diminué au cours des dernières décennies, par suite de la réglementation limitant la teneur en soufre du charbon et du gaz, conjuguée à la baisse de la consommation de charbon et de pétrole au profit du gaz naturel et au remplacement de l'essence au plomb par l'essence sans plomb. Par contre, la concentration de dioxyde d'azote et de composés organiques volatils (qui contribuent à l'acidification des précipitations et à l'amenuisement de la couche d'ozone) est restée plutôt constante, et à des teneurs élevées. Ainsi, la restriction accrue des principales sources de ces formes de pollution, soit l'usage de l'automobile, certains procédés de production d'électricité et certaines activités industrielles, s'est traduite par une amélioration, mais celle-ci s'est estompée avec l'augmentation du nombre d'automobiles sur les routes.

Au cours des dix dernières années, la concentration d'ozone troposphérique est demeurée assez stable et sa teneur est à peu près la même dans tout le sud de l'Ontario. Elle monte toutefois en flèche à Toronto, dépassant régulièrement la teneur acceptée par temps chaud et ensoleillé au printemps et en été, dans les directives de protection de la santé.

L'ÉNERGIE

Si l'on considère la consommation d'énergie par habitant, le Canada surpasse tous les autres pays du monde. Comme une importante proportion de la population et de la base industrielle canadiennes se trouvent dans la biorégion du Grand Toronto, celle-ci est au nombre des régions du monde où il se consomme le plus d'énergie. La consommation d'énergie par personne par année est d'approximativement 275 gigajoules (l'équivalent de 8 000 litres d'essence) pour l'ensemble des besoins en transport, en chauffage et en refroidissement, en éclairage et en procédés industriels.

Une partie de l'énergie consommée est produite par la centrale au charbon de Lakeview, à Mississauga, et par la centrale nucléaire de Pickering. Lorsque la centrale nucléaire de Darlington entrera en service, une proportion encore plus grande de l'électricité consommée dans la biorégion du Grand Toronto sera produite localement. Pour l'instant toutefois, la biorégion dépend en grande partie de sources extérieures, de centrales nucléaires et hydro-électriques éloignées, ainsi que de pétrole et de gaz naturel transportés par navires-citernes, camions et pipelines ou gazoducs depuis d'autres provinces ou d'autres pays.

Comme l'énergie consommée dans la biorégion provient en bonne partie de l'extérieur, les effets directs de l'extraction et de la transformation qu'elle exige se font peu sentir dans la région. Par contre, les conséquences de la consommation d'énergie sont perceptibles : ainsi, en brûlant, les combustibles fossiles servant à la production d'électricité et de chaleur ou encore, comme carburant dans les automobiles et les camions, produisent des gaz à effet de serre et contribuent au réchauffement de la planète, à l'acidification des précipitations et à la pollution atmosphérique locale. Par comparaison, l'énergie nucléaire cause peu de pollution atmosphérique, mais d'autres problèmes se posent au point de vue environnemental, économique et social notamment le coût très élevé de la construction des réacteurs nucléaires, l'incertitude concernant leur sûreté et leur viabilité à long terme ainsi que les risques sanitaires pour les ceux qui y travaillent ou qui vivent à proximité, et enfin le problème de l'élimination des déchets nucléaires.

La centrale nucléaire de Pickering

Pour répondre aux futurs besoins énergétiques de la biorégion, il faudra probablement appliquer des programmes d'économie d'énergie et trouver des sources de remplacement. Il sera moins coûteux et écologiquement plus sûr d'économiser l'énergie que de construire de nouvelles installations de production. On pourra faire des économies additionnelles, tant sur le plan pécuniaire que sur le plan écologique, en exploitant d'autres sources comme l'énergie éolienne et l'énergie solaire. La cogénération, c'est-à-dire l'exploitation de la chaleur dissipée, normalement inutilisée, durant la production d'électricité pour des procédés industriels et le chauffage des bâtiments, pourrait aussi être un moyen important d'atténuer les conséquences d'un mode de vie énergivore.

LE TRANSPORT

Au cours des dix ou quinze dernières années, on a très peu investi dans l'infrastructure de transport de la biorégion du Grand Toronto, alors que la demande de transport a de beaucoup excédé les nouvelles ressources en routes, en transport en commun et en espaces de stationnement. On se retrouve donc avec des routes congestionnées, de plus longs trajets entre le lieu de travail et la maison, du gaspillage d'énergie, l'augmentation de la pollution de l'air et un stress accru chez les usagers.

Le trafic a augmenté et l'on prévoit qu'il augmentera encore, à raison de 6 p. 100 par année. Si ces précisions s'avèrent fondées on estime que le volume total aura triplé en 2011. Comme la province n'a guère de grands projets de nouvelles autoroutes pour la région (même si elle a l'intention de construire l'autoroute 407, de terminer l'autoroute 403 et de construire une nouvelle autoroute 6), il faudra répondre d'une autre manière aux futurs besoins en transport, si l'on veut éviter de graves problèmes de circulation.

Actuellement, 64 p. 100 des personnes qui se déplacent pour aller au travail ou à l'école dans la région du Grand Toronto se servent d'une automobile; 25 p. 100 utilisent le transport en commun et 10 p. 100 marchent ou se déplacent à bicyclette. Le taux d'utilisation des transports en commun dans la ville de Toronto est beaucoup plus élevé : dans le centre-ville, par exemple, 47 p. 100 des personnes qui doivent se déplacer se servent des transports en commun.

Si les tendances actuelles se maintiennent, les déplacements entre deux zones de la biorégion, l'une lieu de résidence, l'autre lieu de travail, continueront d'augmenter. En 1986, il se faisait chaque jour près de 270 000 déplacements vers la communauté urbaine de Toronto, depuis les quatre régions environnantes. En 2011, il pourrait s'en faire près de 500 000. À moins que l'utilisation de l'automobile diminue radicalement et qu'un plus grand nombre de personnes puissent travailler près de chez elles, le réseau routier ne pourra absorber le trafic généré.

Pour l'établissement d'un système de transport en commun, il faut une densité démographique d'au moins 4 000 habitants par kilomètre carré (10 360 par mille carré). C'est le cas dans le centre de la ville, mais en banlieue, la densité est beaucoup trop faible. Ainsi, elle est de 6 000 habitants par kilomètre carré (15 540 par mille carré) dans la ville de Toronto et de 3 500 (9 065 par mille carré) dans l'ensemble de la communauté urbaine; par contre, dans les zones urbanisées hors de la communauté urbaine, elle n'est que de 2 100 habitants par kilomètre carré (5 439 par mille carré). À moins que la densité n'augmente suffisamment dans les zones extérieures pour l'établissement d'un système de transport en commun, ou que l'industrie et le commerce se décentralisent de telle façon que les gens puissent habiter près du lieu où ils travaillent, la biorégion du Grand Toronto risque de devenir une «California North», cauchemar urbain où trop peu de routes doivent absorber trop de voitures trop lentement.

Les déchets

Par sa production de déchets par habitant, le Canada surpasse tous les autres pays. Chaque année, il sort des maisons et des établissements publics, industriels et commerciaux de la région du Grand Toronto 4,5 millions de tonnes métriques (5 millions de tonnes) de déchets, soit un volume suffisant pour remplir six fois le Skydome à ras bord. Comme les décharges actuellement en service sont presque remplies à pleine capacité et doivent fermer en 1993 ou 1994, la question de l'élimination des déchets est devenue l'une des plus brûlantes et des plus pressantes dans la biorégion.

Jusqu'ici, la région de Halton est la seule dans la région du Grand Toronto qui ait réussi à ouvrir une nouvelle décharge sur son territoire. En juin 1991, le gouvernement provincial, estimant que les autres régions devraient éliminer leurs déchets dans les limites de leur territoire, créait l'Interim Waste Authority : cet organisme doit trouver des emplacements pouvant servir de décharges dans les régions de Peel et de Durham, ainsi que dans la région fusionnée de York et de la communauté urbaine de Toronto.

Par des mesures accrues visant la réduction de la production de déchets, le recyclage et le compostage, de même que par l'augmentation des redevances de déversement, on arrive à réduire la quantité totale de déchets envoyée dans les décharges de la région. La diminution des envois va d'environ 6 p. 100, dans la région de York, à 21 p. 100, dans la région de Peel, ce qui est inférieur à l'objectif de 25 p. 100 fixé par le gouvernement provincial pour 1992.

L'augmentation des redevances de déversement entraîne d'autres conséquences: des milliers de tonnes d'ordures ménagères ramassées par

des entreprises privées sont transportées par camion jusqu'à des décharges où l'élimination coûte moins cher, ailleurs dans la province ou aux États-Unis, ce qui se traduit dans la biorégion par des pertes de revenus d'élimination des déchets ainsi que par l'augmentation inutile de la pollution de l'air, à cause du trafic additionnel, sans parler de l'éthique douteuse d'une collectivité qui envoie ses déchets à une autre.

Les tendances démographiques

Comme partout ailleurs, la structure traditionnelle de la famille change dans la biorégion du Grand Toronto : les familles monoparentales sont plus nombreuses, l'unité familiale est plus petite et le nombre de personnes âgées à charge augmente de plus en plus. La pyramide des âges change aussi : les enfants sont de moins en moins nombreux, tandis que le nombre de personnes âgées augmente. En 1991, 19 p. 100 de la population de la région du Grand Toronto avait plus de 55 ans, proportion qui, d'après les prévisions, passera à 32 p. 100 en 2031.

Des milliers de personnes dans la biorégion du Grand Toronto n'ont pas de logement ou doivent vivre dans des logis surpeuplés.

La diversité culturelle est l'un des caractères les plus distinctifs de la biorégion du Grand Toronto : on y compte quelque 80 groupes ethniques. Plus du tiers des immigrants du pays viennent s'établir dans la région; or, ces gens doivent faire un apprentissage linguistique particulier et ont besoin d'aide pour s'intégrer à la vie sociale et économique du Canada.

Ces tendances se traduisent par des exigences de plus en plus lourdes pour les collectivités et les gouvernements de la biorégion du Grand Toronto. Par exemple, le logement doit être mieux adapté aux besoins de groupes d'âges et de types de familles différents; il faut de meilleurs réseaux de transport en commun et des services sociaux et sanitaires accrus.

Les besoins sociaux

L'évolution démographique affecte toutes les parties de la biorégion du Grand Toronto, depuis le centre-ville de Toronto jusqu'aux anciennes banlieues de la communauté urbaine et aux nouvelles banlieues des régions périphériques de York, Durham, Halton et Peel. De même, les problèmes sociaux tels que la pauvreté, les sans-logis, la faim, l'abus des stupéfiants, la violence familiale et le suicide, ne sont plus limités à la ville, et épuisent les ressources des gouvernements municipaux et des organisations sans but lucratif dans toute la région. La récession a aggravé la situation et un nombre de plus en plus grand de personnes doivent se partager des services sociaux aux ressources limitées qui font de plus l'objet de restrictions budgétaires.

L'accès aux services est un problème de plus en plus grave, pour des raisons diverses. Les membres des groupes ethniques sont souvent limités par des barrières culturelles et linguistiques. Dans les banlieues, l'insuffisance des transports en commun signifie l'isolement, surtout pour les femmes. Parfois, les services nécessaires ne sont tout simplement pas dispensés, sinon il faut s'inscrire au bas d'une longue liste.

Des milliers de personnes dans la biorégion du Grand Toronto n'ont pas de logement ou doivent vivre dans des logis surpeuplés. Cette situation est due, entre autres, au manque de maisons et d'appartements appropriés ainsi qu'aux loyers inabordables pour certains. Selon les estimations, dans la communauté urbaine de Toronto seulement, il y aurait 20 000 personnes sans logement; en 1986, près de 28 000 familles, personnes âgées et personnes seules étaient inscrites au programme provincial de logement sans but lucratif ajusté aux revenus.

On trouve toute une variété d'habitations dans la biorégion du Grand Toronto; la communauté urbaine offre la gamme la plus étendue, ainsi qu'environ 76 p. 100 du logement social dans la région. C'est dans la région de York que l'habitation est la moins diversifiée : 80 p. 100 des logis sont des maisons détachées unifamiliales.

L'ÉCONOMIE

La région du Grand Toronto, considérée de longue date comme le «moteur économique» du Canada, génère près du cinquième du revenu national; les revenus par habitant dépassent d'environ 25 p. 100 la moyenne nationale.

Au cours des 15 dernières années, la région du Grand Toronto a été le principal producteur d'emploi au Canada. Meric Gertler, spécialiste en géographie économique de l'Université de Toronto, signale dans l'analyse qu'il a préparée pour la Commission (*Toronto : The State of the Regional Economy*, 1990) que l'effectif de l'ensemble des emplois dans la région métropolitaine de recensement de Toronto a augmenté dans la proportion impressionnante de 43 p. 100 de 1976 à 1990. Le taux de croissance a atteint des valeurs encore plus élevées, soit plus de 70 p. 100, dans les services communautaires, commerciaux et personnels, ainsi que dans le domaine des finances, de l'assurance et de l'immobilier. Le secteur manufacturier a gardé une place importante dans l'économie, mais la croissance de l'emploi y a été plus lente que dans le secteur des services, reflétant l'affaiblissement relatif de l'importance que l'emploi dans ce secteur revêt pour l'économie régionale.

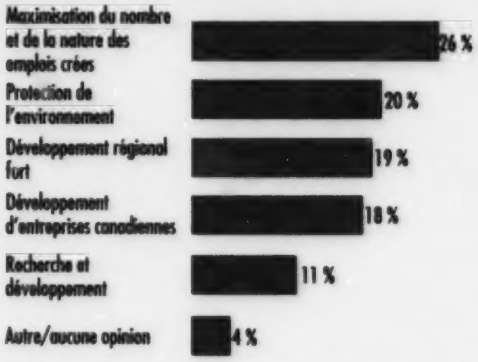
L'économie de la biorégion montre toutefois des signes d'essoufflement. La récession actuelle a frappé durement, comme dans le reste du pays. La production et l'emploi ont baissé de façon substantielle et, selon de nombreux observateurs, le recul actuel sera plus marqué et plus durable qu'on ne l'avait d'abord prévu. Il devient difficile de prévoir l'avenir économique de la région, car les effets du recul se conjuguent à ceux d'autres changements, qui atteignent davantage la structure et sont plus fondamentaux, dont la baisse relative de l'activité manufacturière, l'accord de libre-échange avec les États-Unis (et la possibilité d'une entente nord-américaine du même genre à laquelle participerait le Mexique) et la taxe sur les produits et services.

La décentralisation de l'activité manufacturière hors de la ville de Toronto, d'abord aux limites de la communauté urbaine, et plus récemment vers les régions périphériques de York, de Durham et de Peel, est l'une des tendances les plus frappantes des vingt dernières années. Il est toutefois impossible de prévoir si cette tendance se maintiendra ou encore si les industries gagneront d'autres parties de l'Ontario ou les États-Unis et le Mexique.

Parallèlement au ralentissement de l'industrie manufacturière, l'emploi de bureau, et plus particulièrement dans les services financiers, a augmenté à Toronto ainsi que dans les autres centres urbains; toutefois, les opinions divergent quant à la reprise de croissance à laquelle on peut s'attendre dans ce secteur après la récession. Pour certains économistes, le boom des services financiers est un événement isolé, qui s'est produit à la faveur de la déréglementation du secteur financier. Pour d'autres par contre, ce secteur a un potentiel de croissance considérable parce qu'on cherche sans cesse de nouveaux produits pour répondre aux besoins d'investisseurs et d'emprunteurs plus exigeants, parce que la demande de nouveaux moyens d'épargne variés augmentera avec le vieillissement de la génération du baby boom et enfin, parce que dans un grand nombre de services financiers se prêtant mal à l'automatisation, l'emploi peut continuer d'augmenter.

La grande qualité de vie que peut encore offrir la biorégion du Grand Toronto et qui attire des gens dans le secteur des services financiers est un autre facteur d'importance. C'est là un aspect par lequel Toronto se distingue nettement de son principal concurrent dans le domaine, la ville de New York : celle-ci a atteint la limite de croissance dans le secteur des services financiers en raison de l'effet conjugué du manque imminent de main-d'oeuvre, du coût considérable de la propriété foncière, de la dégradation de l'infrastructure, de la détérioration du système scolaire et d'une qualité de vie de plus en plus contrainte. Les responsables de l'économie de la biorégion du Grand Toronto ont tout intérêt à considérer la situation de New York, car il y a là d'importantes leçons à tirer quant aux conditions sociales, écologiques

Aspect le plus important de la stratégie de développement de la région du Grand Toronto



Un cinquième des résidents de la région du Grand Toronto interrogés estiment que malgré la récession actuelle, la protection de l'environnement doit occuper une place importante dans les stratégies de développement économique.

Source : Environics Poll. 1991.

et culturelles essentielles pour s'assurer une prospérité durable.

Même si certains économistes sont optimistes quant à la croissance du secteur du travail de bureau dans la biorégion du Grand Toronto, la stimulation due à cette augmentation sur l'ensemble de l'économie pourrait être moins forte qu'elle ne l'a été avec la croissance du secteur manufacturier après la dernière récession. La différence vient principalement de ce que les effets multiplicateurs intrarégionaux (achats par les autres secteurs économiques) découlant des services financiers sont loin d'égaler ceux de l'industrie manufacturière.

Ces facteurs, et d'autres encore, devraient inspirer la circonspection à ceux qui pensent qu'une fois la récession terminée, la situation reviendra automatiquement à la normale. En fait, l'importante réorganisation qui s'opère actuellement pourrait aboutir à un tableau économique très différent par la nature des secteurs clés qui le composent, leur taux de croissance relative et leur distribution dans la biorégion ainsi que par le nombre et le type d'emplois disponibles.

Conclusions

Ces exemples donnent une idée des pressions économiques, sociales et écologiques qui pèsent sur la biorégion du Grand Toronto et montrent clairement que la prospérité économique et la qualité de vie ne peuvent plus y être considérées comme des faits acquis. Certes la biorégion offre de nombreux attraits, mais dorénavant, la durabilité de sa prospérité et de la qualité de l'environnement dépendront de ce que nous ferons de ces atouts : en plus de résoudre les problèmes qu'ont causés certaines des activités passées, nous devons élaborer des stratégies qui encouragent des modes de vie et des pratiques d'aménagement plus sûrs pour l'environnement, qui favorisent une économie régionale active et qui répondent aux grands besoins sociaux.

Il est clair également que pour traiter ces questions, il faudra de nouvelles manières dans notre façon d'aborder les problèmes, de prendre des décisions et de mettre en oeuvre les mesures arrêtées. La tâche n'est pas mince : en effet, la biorégion du Grand Toronto relève de cinq municipalités régionales, 53 municipalités locales, quatre comtés, six offices de protection et de nombreux ministères, organismes, commissions et comités fédéraux et provinciaux. Par ailleurs, à une époque où il apparaît clairement que les gouvernements ne peuvent résoudre seuls les problèmes écologiques, sociaux et économiques, les milliers d'entreprises et les quatre millions d'habitants de la biorégion doivent aussi faire leur part.

Comme l'a proposé la Commission royale dans *Un point tournant*, la démarche axée sur l'écosystème semble offrir de nouveaux moyens d'action réels et constructifs. La Commission a trouvé cette démarche extrêmement utile dans son travail même, comme on l'expliquera plus loin. Auparavant toutefois, examinons les principes d'une telle démarche pour voir en quoi ils intéressent le secteur riverain et la biorégion du Grand Toronto.

Les écosystèmes

La démarche axée sur l'écosystème est tout à la fois une façon de penser et d'agir, un nouvel ensemble de valeurs et une philosophie nouvelle. Le concept dont elle s'inspire n'est pas nouveau : les peuples indigènes du monde entier ont compris depuis des temps immémoriaux qu'ils sont liés au reste de l'écosystème, à la terre, à l'eau, à l'air et aux autres êtres vivants. Au fil des siècles, sous l'influence de forces innombrables, notre société a toutefois oublié où est sa place dans l'écosystème et, dès lors, la dynamique de celui-ci.

Dans les années 1990 un élément nouveau entre en jeu : de plus en plus, on s'aperçoit que si l'homme ne reprend pas conscience qu'il fait partie intégrante de l'écosystème, s'il ne change pas en conséquence ses processus et critères de décision, il lui sera impossible d'améliorer, et même de conserver, la qualité de vie pour laquelle tant de générations ont travaillé.

Si l'homme ne reprend pas conscience qu'il fait partie intégrante de l'écosystème, s'il ne change pas en conséquence ses processus et critères de décision, il lui sera impossible d'améliorer, et même de conserver, la qualité de vie pour laquelle tant de générations ont travaillé.

La Commission a constaté que la démarche axée sur l'écosystème englobe toute une variété de concepts et de mouvements concernant la qualité de l'environnement et le bien-être humain. Même s'ils portent des noms différents, ils ont de nombreux éléments en commun, qu'ils s'appellent biorégionalisme, cité verte ou cité écologique, métropole habitable, collectivité saine, développement durable et société d'économie ou écosociété. Un examen approfondi de la philosophie qui soustend ces divers concepts a permis de dégager cinq grandes idées fondamentales propres à cette démarche :

- l'écosystème, notre «chez-nous»;
- rien n'est isolé, tout est relié à tout le reste;
- la durabilité;
- comprendre l'interaction;
- l'intégration des processus.

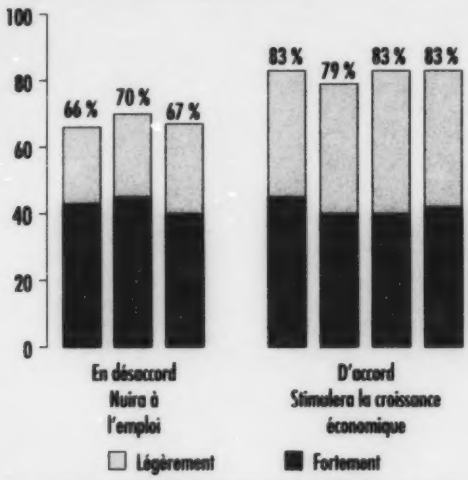
L'écosystème, notre «chez nous»

Le concept de l'écosystème est un prolongement de la notion classique faisant de l'environnement tout ce qui nous entoure et influe sur nous, en somme quelque chose d'extérieur, un peu comme la brique et le mortier des murs d'une maison. L'écosystème, par contre, est notre «chez-nous» et comporte une dimension spirituelle qui transcende les éléments matériels. Les écosystèmes sont des systèmes vivants, dynamiques et interactifs dont l'être humain fait partie, dont il n'est pas dissocié.

L'analogie avec le «chez-soi» fait ressortir l'élément fondamental qu'il faut considérer pour comprendre le rôle et la responsabilité qui nous sont dévolus comme cohabitants dans les écosystèmes. Pour la plupart d'entre nous, le «chez-soi» est plus qu'un abri et un lieu où dormir. Nous sommes attachés à notre «chez-nous», nous en prenons soin et nous le partageons avec notre famille, avec nos amis et avec nos animaux de compagnie. De même, les écosystèmes répondent à nos besoins, tant physiologiques que spirituels; en retour, nous sommes en partie responsables de leur santé que nous devons préserver et protéger. Pour reprendre les termes du professeur Bill Rees de l'Université de la Colombie-Britannique, «il faut en venir à la conviction profonde que l'agression de la biosphère équivaut à l'agression de la personne».

Notre existence n'est qu'un instant dans l'histoire de la biosphère; nous avons la garde des terres et des eaux, mais pour un court moment seulement. Comment notre présence influe-t-elle sur nos cohabitants, nos congénères, les animaux et les plantes, de Toronto, du Canada et des autres pays du monde? Quel héritage laisserons-nous aux générations futures? Ce sont quelques-unes des questions que la Commission Brundtland sur

Incidences économiques de la protection de l'environnement



Les deux tiers des Canadiens ne pensent pas que la protection de l'environnement puisse nuire à l'emploi. Les quatre cinquièmes des Canadiens estiment que la protection de l'environnement peut stimuler la croissance économique.

Source : Chambre des communes. Comité permanent de l'environnement. Procès-verbal nº 6A, 26 septembre 1991.

l'environnement et le développement (1984) a examinées pour conclure, dans son rapport *Notre avenir à tous* :

> La Terre est une; le monde, lui, ne l'est pas. Nous n'avons qu'une seule et unique biosphère pour nous faire vivre. Et pourtant, chaque communauté, chaque pays poursuit son petit bonhomme de chemin, soucieux de survivre et de prospérer, sans tenir compte des éventuelles conséquences de ses actes sur autrui. D'aucuns consomment les ressources de la planète à un rythme qui entame l'héritage des générations à venir. D'autres, bien plus nombreux, consomment peu, trop peu, et connaissent une vie marquée par la faim et la misère noire, la maladie et la mort prématurée.

Il est difficile, sinon impossible, pour la plupart d'entre nous de comprendre comment, en tant qu'individus, nous pouvons avoir une influence, si minime soit-elle, sur ces phénomènes mondiaux. Une règle écologique très juste nous dit toutefois que pour protéger la planète, chacun doit penser globalement et agir chez soi. C'est dans cet esprit qu'il nous faut considérer le secteur riverain et la biorégion du Grand Toronto, en nous inspirant des principes de la conservation du patrimoine naturel et de la justice.

Cela veut dire veiller sur la terre, l'eau, l'air et les êtres vivants, et notamment l'homme, les animaux et les plantes, de façon à ce qu'ils restent en bonne santé, dans l'immédiat comme à long terme. Ainsi, ceux qui ont le pouvoir et la possibilité d'intervenir sont tenus d'agir en respectant les besoins des autres et les limites de tolérance de l'environnement. En outre, il faut veiller à ce que tous aient la chance de profiter d'une vie de bonne qualité — éducation, logement, possibilités d'emploi, services sociaux, loisirs, sécurité, soutien collectif, lieux d'agréments et qualité de l'environnement.

Suivant le concept de l'écosystème, vous êtes entièrement nouveau sans l'être, c'est-à-dire que les molécules constituant votre organisme ont fait partie d'autres organismes et se retrouveront ailleurs plus tard. En ce moment même, vos poumons contiennent vraisemblablement au moins une molécule de l'air respiré par tous les êtres humains qui ont vécu au cours des 30 derniers siècles; l'air maintenant que vous respirez actuellement servira demain à un chevreuil, un tournesol, des moustiques et des dirigibles. Il en est de même de l'eau, du soleil et des minéraux. Tout ce que la biosphère contient est partagé entre tous.

Christie, W.J. et al. 1988. Contribution spéciale sur le bassin des Grands Lacs (Managing the Great Lakes Basin as a home) *Journal of Great Lakes Research* 14(1).

RIEN N'EST ISOLÉ, TOUT EST RELIÉ À TOUT LE RESTE

Pour comprendre en quoi consiste un écosystème, il est essentiel de bien voir que chacun des éléments qui le composent est relié au reste. Il nous faut donc examiner dans toute son étendue le réseau de liens unissant les uns aux autres les éléments de l'écosystème et les écosystèmes entre eux, à savoir, l'air, le sol, l'eau, la faune, l'aménagement du territoire, les collectivités, les activités économiques et ainsi de suite. Nous en viendrons ainsi à comprendre peu à peu comment chaque partie du tout influe sur les autres et subit leur influence et nous pourrons mieux saisir la complexité de l'ensemble. Par exemple, la pollution de l'eau dans le secteur riverain de Toronto résulte de la combinaison, ou de l'effet cumulatif, d'une multitude d'influences, depuis l'aménagement aux abords des cours supérieurs des rivières, jusqu'aux apports de la Niagara à l'ensemble du lac, en passant par la gestion des eaux pluviales dans les banlieues et l'épuration des eaux usées dans le secteur riverain.

En considérant la ville comme un écosystème, nous pouvons examiner l'approvisionnement, les flux, la transformation, la conservation et l'élimination de l'énergie et de la matière. Par exemple :

- Quels sont les apports d'énergie, de matière, de capitaux et de main-d'oeuvre dans l'écosystème urbain?
- Comment ces apports sont-ils transformés dans la production de biens et de services?
- Quels sont les sous-produits de biens et de services rejetés : chaleur, pollution, ordures, etc.?
- Comment ces rejets sont-ils traités? Par exemple, les déchets résultant d'un processus servent-ils de matière première dans un autre, ou sont-ils tout simplement évacués dans l'environnement?

Cette analyse nous permet de déterminer comment réintégrer les activités humaines aux processus écologiques de façon à mieux exploiter les ressources, réduire la production de déchets et la pollution, accroître le recyclage et économiser l'énergie, des mesures qui présentent des avantages non seulement au point de vue écologique, mais aussi sur le plan économique. Notre conception de la gestion de l'environnement doit changer : au lieu de réglementer et de corriger, il faut adopter une démarche plus dynamique, qui vise à prévenir les dommages plutôt qu'à les réparer une fois le fait accompli. Il revient clairement plus cher et il est moins efficace d'appliquer les mesures anti-pollution quand les conduits sont finis et de s'occuper des écosystèmes une fois qu'ils se sont détériorés au lieu de s'attaquer au problème à la source, avant, en fait, qu'il ne devienne un problème.

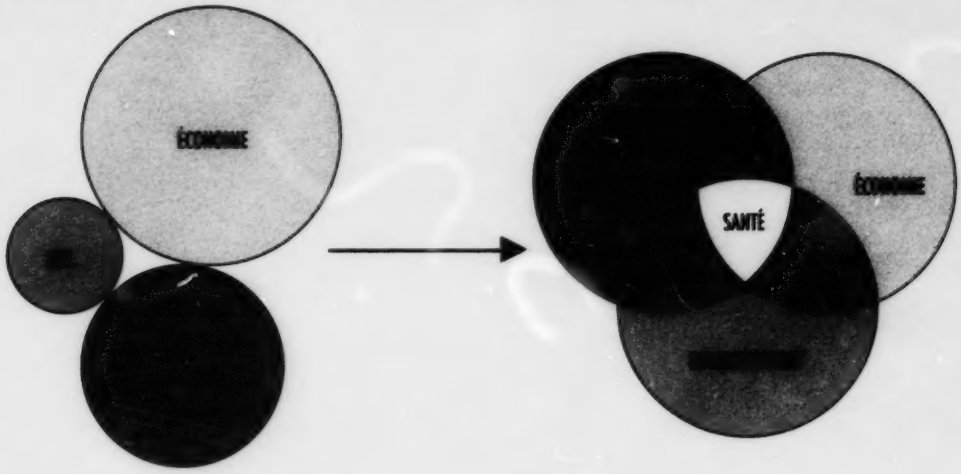
Pour comprendre les relations mises en jeu dans un écosystème, représentons-nous trois anneaux entrelacés : l'environnement, la société et l'économie. La plupart des processus décisionnels en font toutefois des entités séparées, sans guère de considération, comme c'est le cas pour les effets qu'une décision économique peut avoir sur les besoins de la société ou sur la qualité de l'environnement. Trop souvent, on accorde plus d'attention aux questions économiques et sociales qu'à l'environnement.

Le défi à relever est maintenant double : comprendre les relations intervenant dans l'écosystème et en rétablir l'équilibre.

Il faut donc que les études et les plans soient intégrés, c'est-à-dire qu'on y considère les liens existant entre les éléments économiques, sociaux et écologiques. Il s'agit là d'un changement majeur par rapport aux processus actuels, qui relèguent généralement les questions d'ordre environnemental au second plan, dans un «chapitre vert» qu'on ajoute sans faire de lien avec le reste.

Il est encourageant de voir les efforts qu'on fait maintenant pour prendre ces liens en considération et s'orienter en conséquence. Par exemple, la notion de «ville saine» s'appuie sur la constatation que la santé des citadins

Figure 1.1 De la démarche traditionnelle à la démarche écologique dans les décisions



dépend de nombreux facteurs qui vont au-delà des services de santé et des traitements médicaux. Comme on l'explique dans un récent rapport de l'Association médicale canadienne (1991) :

> Alors que dans les années 1970, on portait une attention particulière à l'effet du mode de vie personnel sur la santé, dans les années 1990, on s'est aperçu que le mode de vie collectif, avec ses effets sur l'environnement, peut avoir de lourdes conséquences sur la santé et le bien-être de chacun.

Il est de plus en plus clair que notre santé dépend de la qualité du milieu social, physique et économique où nous vivons ainsi que de l'accès pour tous aux possibilités qu'il offre : la «ville saine» se définit comme une ville conçue, construite et gérée de façon à ce que le milieu y soit véritablement propice à la santé et au bien-être de chacun. Comme on peut le voir à la figure 1.1, cette définition suppose :

- un environnement propice à la vie (humaine et autre), hospitalier et de qualité durable;
- une économie équitable, durable et suffisamment prospère;
- une structure collective acceptable pour tous, juste et ouverte (Hancock, 1990).

Depuis les années 1980, Toronto contribue de façon déterminante à l'élaboration du concept de la ville saine et à la diffusion de cette approche dans le monde. En 1989, pour donner suite au rapport *Healthy Toronto 2000* (1988), le conseil municipal créait le Healthy City Office par une décision unanime, et lui donnait le mandat de travailler en collaboration avec les ministères gouvernementaux et la population pour améliorer la qualité de la vie dans la ville. Se concentrant sur trois grandes questions, à savoir la justice sociale, la protection de l'environnement et le pouvoir de la collectivité, le Bureau a mis sur pied toute une variété de programmes concernant des questions comme le logement à prix abordable, le jardinage en milieu urbain, l'hygiène dans les lieux de travail, l'alphabétisation, la réduction de l'usage de l'automobile, le logement sur la grand-rue, les rapports sur l'état de la ville et divers autres sujets.

En considérant les relations entre l'économie, l'environnement et la vie collective d'un autre point de vue, les collectivités doivent voir dans la qualité de vie qu'elles peuvent offrir un atout important pour attirer et retenir les entrepreneurs, créer ainsi de l'emploi et s'assurer une bonne assiette fiscale. Au tableau 1.1, on peut voir comment la qualité de vie d'une collectivité saine est déterminée par une foule de facteurs, dont la qualité du système scolaire, l'accès aux services de santé, les possibilités économiques, la faible criminalité, les activités récréatives et culturelles, la propreté de l'air et de l'eau et l'abondance des espaces verts.

Alors que les villes commencent à considérer ce qu'une collectivité saine peut représenter au point de vue de la vitalité économique et de la satisfaction des besoins sociaux, l'entreprise privée entrevoit l'intérêt de protéger la qualité de l'environnement. Par exemple, dans *Green Is Gold* (1991), Patrick Carson et Julia Moulden énumèrent diverses raisons pour lesquelles le secteur de l'entreprise a tout intérêt à devenir «écologique», signalant notamment :

- le «néo-traditionalisme» de plus en plus affirmé du consommateur, qui, suivant des valeurs à la fois traditionnelles et nouvelles, recherche les produits bien confectionnés, fiables et honnêtement présentés et réfléchit sur les conséquences écologiques et morales de ses choix;
- le pouvoir de la population d'exiger des industries non polluantes et le syndrome du «pas dans ma cour» que suscitent les installations jugées indésirables telles que les décharges;
- la réglementation gouvernementale plus sévère;
- les avantages fondamentaux appréciables dont on peut profiter en produisant plus avec moins, en réduisant la production de déchets et en luttant contre la pollution.

Tableau 1.1 Exemples d'indicateurs de la qualité de vie dans une ville saine

Indicateurs économiques
- Revenu moyen
- Possibilités d'emploi
- Diversification de la structure économique

Indicateurs sociaux
- Accès aux services de santé
- Accès aux services d'aide sociale
- Possibilités scolaires intéressantes
- Installations culturelles et récréatives
- Logement adéquat à prix abordable
- Criminalité et sécurité personnelle
- Accès aux transports en commun
- Approvisionnement en aliments adéquats

Indicateurs environnementaux
- Propreté de l'air, du sol et de l'eau
- Aménagement du territoire en considération des processus écologiques
- Habitats naturels diversifiés et sains
- Bruit
- Protection contre les inondations, l'érosion et les autres dangers

Indicateurs esthétiques
- Modèle d'urbanisme (architecture, paysage urbain et espaces libres) attrayant et possédant un caractère bien défini
- Liens avec le patrimoine culturel et naturel

Indicateurs collectifs
- Participation de la population aux décisions intéressant le bien commun
- Bénévolat
- Clubs philanthropiques, institutions religieuses, organisations ethniques, associations de résidents, groupes naturalistes, etc.
- Intégration des administrations et des organismes s'occupant des mêmes questions.

Source : adapté de l'Alberta. Environment Council of Alberta. 1988.

Longtemps, nous avons pensé qu'il fallait choisir entre emploi et environnement; pour certains secteurs déjà en difficulté, la nouvelle réglementation écologique a été la goutte qui a fait déborder le vase. Toutefois, un nombre grandissant d'entreprises, animées d'un esprit plus réaliste, tirent profit de leur «qualité écologique», l'exploitant tout à leur avantage pour

concurrencer les «dinosaures» qui refusent de s'adapter. On en voit des signes évidents dans les produits, les services et la publicité des entreprises, depuis les fabricants de couches jusqu'aux magasins d'alimentation.

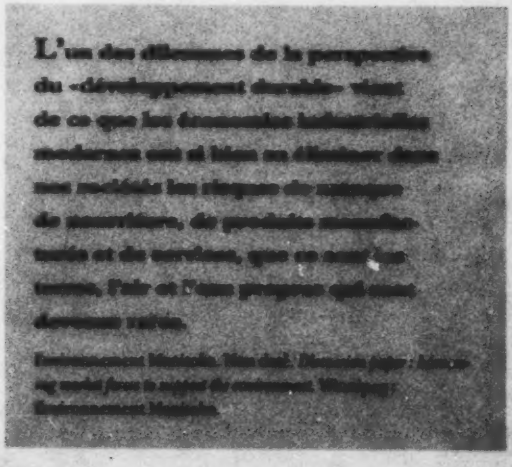
Carson et Moulden soulignent que la société traite actuellement la nature comme elle traitait le travailleur dans le siècle passé, alors que les entrepreneurs ne considéraient ni le coût, ni les avantages que procure une main-d'oeuvre en bonne santé et socialement stable. Ainsi, nous négligeons souvent de prendre en considération les coûts et les avantages que procure un environnement sain, de qualité durable, mais nous en faisons néanmoins les frais : diminution des ressources, disparition d'espèces de valeur, problèmes de santé, réchauffement de la planète, pollution des cours d'eau, fermeture des plages où l'eau est impropre à la baignade et ainsi de suite. Heureusement, on reconnaît de plus en plus qu'il faut envisager les coûts environnementaux véritables de toute activité économique.

Les coûts environnementaux, c'est-à-dire les coûts de l'équipement ou des procédés nécessaires pour se conformer à des règlements antipollution plus stricts, peuvent être ajoutés aux coûts de production et ainsi transmis directement au consommateur. De même, l'augmentation des coûts d'élimination des déchets peut s'accompagner d'une hausse comparable du prix des biens et services. Par ailleurs, on peut chercher de nouveaux débouchés, de sorte que les déchets d'une entreprise deviennent la matière première d'une autre. On trouve actuellement des exemples de recyclage dans le secteur riverain : ainsi, les matériaux de construction enlevés au site de réaménagement Daniel, à Etobicoke, qui sont recyclés au lieu d'aller au rebut, et le projet Harkow, où l'on propose de construire un centre de recyclage dans le secteur industriel portuaire pour le tri et le retraitement de divers matériaux de construction.

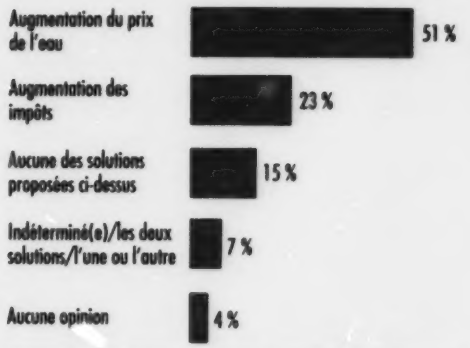
Le coût véritable d'un service peut être masqué par diverses subventions. Par exemple, en Ontario, le prix de l'eau dans les villes ne représente que 65 p. 100 du coût de la distribution de l'eau, de l'épuration des eaux usées et de la gestion des eaux pluviales; le reste est couvert par des subventions provinciales, les impôts fonciers et les frais de lotissement.

Il faut en outre beaucoup d'argent pour remplacer et moderniser l'infrastructure désuète afin d'avoir un environnement d'une propreté qui satisfasse aux critères actuels. Dans son rapport de 1991, le Comité consultatif sur la stratégie municipale et industrielle de dépollution (MISA) de la province de l'Ontario conclut que l'amélioration des services municipaux d'alimentation en eau et d'épuration des eaux usées coûterait en réalité quelque 250 $ (ce qui reste de beaucoup inférieur aux coûts énergétiques moyens d'une habitation typique) plutôt que les quelque 70 $ par personne par an qu'on paye actuellement. La facturation du coût réel présente un autre avantage : le consommateur, connaissant la valeur réelle des services fournis, est plus enclin à économiser l'eau et à surveiller les polluants.

Au moment où nous nous engageons dans un système économique qui exploite davantage la technologie, nous avons plus que jamais la possibilité d'instaurer des normes de qualité et de durabilité supérieures en matière d'environnement dans des secteurs tels que l'informatique, l'électronique, l'instrumentation,



Financement de l'amélioration des cours d'eau et du secteur riverain



La moitié des personnes interrogées dans la région du Grand Toronto ont dit être favorables à une hausse du prix de l'eau qui servirait à financer l'amélioration des cours d'eau et du secteur riverain de Toronto.

Source : Environics Poll. 1991.

les fournitures sanitaires et médicales et les communications. Comme on l'explique dans un rapport récent *The New «Big Picture»* (Nuala Beck & Associates, 1991), il sera dorénavant beaucoup plus facile et plus efficace de prendre en considération les conséquences écologiques probables d'une activité dans ces secteurs que de garder la méthode actuellement appliquée à la plupart des industries, à savoir, tenter de réglementer leurs activités et, une fois que celles-ci sont bien implantées, réparer les torts qu'elles causent.

Dans *Competitive Advantage of Nations* (1990), Michael Porter conclut que la protection de l'environnement peut être profitable pour les économies nationales. Ses travaux montrent que les pays aux exigences les plus strictes en matière environnementale sont souvent parmi les plus gros exportateurs des produits visés; selon lui, la réglementation, lorsqu'elle est adéquate, c'est-à-dire qu'elle vise la prévention plutôt que simplement une réduction de la pollution ou la dépollution, peut aboutir à des innovations appréciables et ce, tant au point de vue environnemental que financier : les entreprises sont ainsi encouragées à mettre au point des produits moins polluants ou plus rentables sur le plan de l'utilisation des ressources, produits qui représentent pour elles des économies et sont très appréciés à l'étranger.

LA DURABILITÉ

La durabilité est l'un des autres éléments clés de la démarche axée sur l'écosystème, car pour obtenir un résultat durable, nous devons trouver des moyens qui durent pour assurer la santé, la conservation et l'équité : nous devons accepter que la Terre n'est pas l'héritage que nous ont laissé nos ancêtres, mais plutôt un bien que nous empruntons de nos petits-enfants.

Dans la culture mohawk, ce principe est bien intégré au processus décisionnel, celui-ci faisant intervenir un représentant de la septième génération, c'est-à-dire, une personne chargée d'examiner les décisions envisagées aujourd'hui du point de vue qu'auraient les descendants de la septième génération. Dans une telle optique, les décisions des administrations municipales (entre autres) devraient être étudiées en fonction d'un cadre temporel dépassant les habituels trois ou cinq ans du terme d'un politicien et même les 10 à 20 ans qu'on prévoit généralement dans les plans officiels.

La notion de durabilité a récemment gagné en popularité grâce à la Commission mondiale sur l'environnement et le développement (Commission Brundtland). La Commission a conclu que pour résoudre les problèmes associés au développement mondial, soit la pauvreté, la faim et la maladie, tout en luttant contre la détérioration de la biosphère, le seul moyen est de pratiquer un développement économique écologiquement durable, c'est-à-dire un développement qui réponde aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs.

Dans le rapport qu'elle a remis à l'ONU en 1987, la Commission Brundtland fait état de réactions de toutes sortes, se manifestant par une prise de conscience de plus en plus profonde des problèmes sur les plans international,

national, provincial et local, tout au moins en paroles : les discours, les articles, les livres et les rapports foisonnent. Certes ce sont là d'importants signes précurseurs, mais comme tels, ils n'apportent aucun changement. Le changement ne peut en effet se mesurer qu'à ce qui est réellement accompli.

Il ressort que nous faisons des progrès bien modestes (par exemple, le recyclage des ordures ménagères) en regard des changements profonds qu'il faudrait réaliser (en faveur d'un mode de vie moins axé sur la consommation).

Le développement économique écologiquement durable répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs.

Si tous s'entendent généralement pour dire que la durabilité est un caractère essentiel, aussi bien sur le plan mondial que national, provincial et municipal, on s'accorde beaucoup moins lorsqu'il s'agit d'en donner une définition et de décider comment la concrétiser. Certains ont laissé entendre que la Commission Brundtland est restée intentionnellement vague à ce sujet, estimant que le meilleur moyen d'attirer l'attention mondiale sur ces nouveaux impératifs était d'imposer l'idée qu'on peut avoir le beurre (développement économique) et l'argent du beurre (un environnement sain).

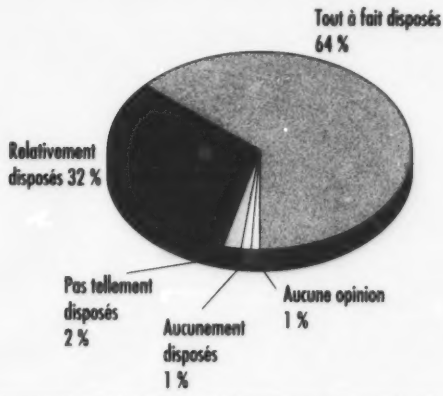
On a toutefois omis de décrire certaines des conséquences pénibles du développement durable. La Commission Brundtland a proposé d'accélérer la croissance économique, tant dans les pays industrialisés que dans les pays en développement, pour élever le niveau de consommation des pays plus pauvres. Ce qui n'est pas considéré ici, ce sont les changements fondamentaux qu'il faudra apporter à notre mode d'utilisation de l'énergie et de la matière pour que les processus écologiques et les ressources de la biosphère suffisent à maintenir partout sur la planète le niveau de vie du monde industrialisé.

L'étude du fonctionnement des écosystèmes nous permet de connaître les limites de la biosphère. Les êtres vivants ont besoin en permanence d'énergie, d'eau et de substances nutritives. L'eau et les éléments nutritifs (notamment le carbone, l'azote et les minéraux) suivent un cycle dans l'écosystème : ils sont utilisés, emmagasinés, transformés et réutilisés encore et encore. L'énergie, par contre, est fournie par le soleil et se dissipe graduellement à la faveur des échanges énergétiques qui s'opèrent d'un organisme à l'autre dans la chaîne trophique. La croissance des écosystèmes est donc limitée par la quantité de matériaux disponibles et l'apport d'énergie solaire.

Quant aux systèmes économiques, ils s'appuient souvent sur des sources d'énergie non renouvelable (pétrole, gaz et charbon). Les matières utilisées ne sont pas constamment recyclées et finissent comme polluants dans l'air, l'eau ou le sol ou dans les amoncellements de produits de consommation mis au rebut dans les décharges. Un surcroît de pression s'exerce ainsi sur les écosystèmes, leur productivité et leur fonction de soutien vital s'en trouvant réduites.

Il serait peut-être utile d'examiner davantage les notions conjointes de croissance et de développement : si la croissance quantitative infinie est impossible, il faut tendre vers une forme de développement qui apporte «un changement qualitatif dans un système économique sans croissance matérielle, en équilibre dynamique avec l'environnement» (comme le décrivent Herman Daly et John Cobb (1989) dans *For the Common Good*). En d'autres mots, il faut conserver le capital naturel, c'est-à-dire les forêts, les terres agricoles, l'air et l'eau propres et les minéraux, pour ne vivre que des intérêts. La chose paraît simple, mais pour qu'il en soit ainsi, il faut qu'un changement fondamental se soit opéré dans la société, que notre mode de vie ne soit plus basé sur la consommation, mais sur la conservation, que nous consommions moins et

Disposition de changer de mode de vie



Près des deux tiers des résidents de la région du Grand Toronto interrogés lors d'un sondage se sont dit «tout à fait disposés» à changer profondément leur mode de vie pour contribuer à l'instauration d'une économie écologiquement durable; l'autre tiers s'est prononcé «relativement disposé» à faire de tels changements.

Source : Environics Poll. 1991.

sachions tirer meilleur profit de ressources plus limitées.

En quoi ces questions touchent-elles les résidents de la région du Grand Toronto?

Premièrement, en tant que cohabitants des autres êtres vivants de la biosphère, nous devons veiller à ce que les activités et le mode de vie des résidents de la région contribuent au caractère de durabilité à l'échelle mondiale. Plus de 90 p. 100 de la population de la région du Grand Toronto habite en région urbaine. À l'échelle de la planète, la situation est la même : les villes, grandes et petites, regroupent près de la moitié de la population mondiale; dans les pays les plus riches, plus de 70 p. 100 de la population est urbaine. Il est donc raisonnable d'affirmer que les activités urbaines ont un effet cumulatif à l'échelle de la planète ainsi que dans leur voisinage immédiat. Cette influence planétaire résulte de la production alimentaire pour l'exportation, du transport des produits alimentaires, du transport de l'énergie et de la matière, et enfin de la pollution de l'air et de l'eau, tant localement qu'à distance. On en a la preuve dans le transport à longue distance des polluants atmosphériques, la destruction de la forêt tropicale, l'amenuisement de la couche d'ozone et l'effet de serre.

Deuxièmement, en tant que résidents de la biorégion du Grand Toronto, nous devons nous interroger sur les points suivants :

- Jusqu'à quel point l'économie, le milieu naturel et la qualité de la vie sont-ils durables chez nous?
- Quelles sont les corrélations probables entre la croissance démographique, les tendances économiques et la qualité de l'environnement dans l'avenir?
- Avec l'augmentation de la population de la région, sera-t-il possible de conserver l'actuelle qualité de vie, sans parler de l'améliorer?
- Comment les activités économiques influeront-elles sur l'utilisation de la matière et de l'énergie et sur la production de polluants et de déchets?
- Quelle est la capacité de tolérance de la biorégion, concernant la population humaine et la faune?
- Quelles sont les limites naturelles de l'écosystème, jusqu'à quel point peut-il soutenir et tolérer les activités humaines?

Si l'on en juge aux signes d'épuisement déjà manifestes dans la biorégion du Grand Toronto, il semblerait que, si les tendances actuelles se maintiennent, la santé de l'environnement, l'économie et la qualité de vie sont loin d'être durables. Il est donc clair qu'il faudra dorénavant des stratégies et des plans élaborés dans une perspective de durabilité explorée honnêtement et à fond et abordée dans un esprit constructif.

COMPRENDRE L'INTERACTION

Les écosystèmes peuvent s'étudier à différentes échelles : la plus grande, évidemment, est celle de la biosphère. Ce système, pratiquement en vase clos, est constitué d'une atmosphère, d'eau, de minéraux, de terre et d'organismes

vivants. Toutefois, comme tous les écosystèmes, la biosphère n'est pas véritablement un système autonome : elle a besoin de l'énergie solaire et subit l'attraction du soleil, de la lune et des planètes. Elle comporte de nombreux écosystèmes en interaction. Comme on peut le voir à la figure 1.2, les bassins hydrographiques de la région de Toronto font partie de la biorégion du Grand Toronto, qui elle-même fait partie du bassin des Grands Lacs, qui lui-même fait partie du bassin versant du Saint-Laurent et ainsi de suite.

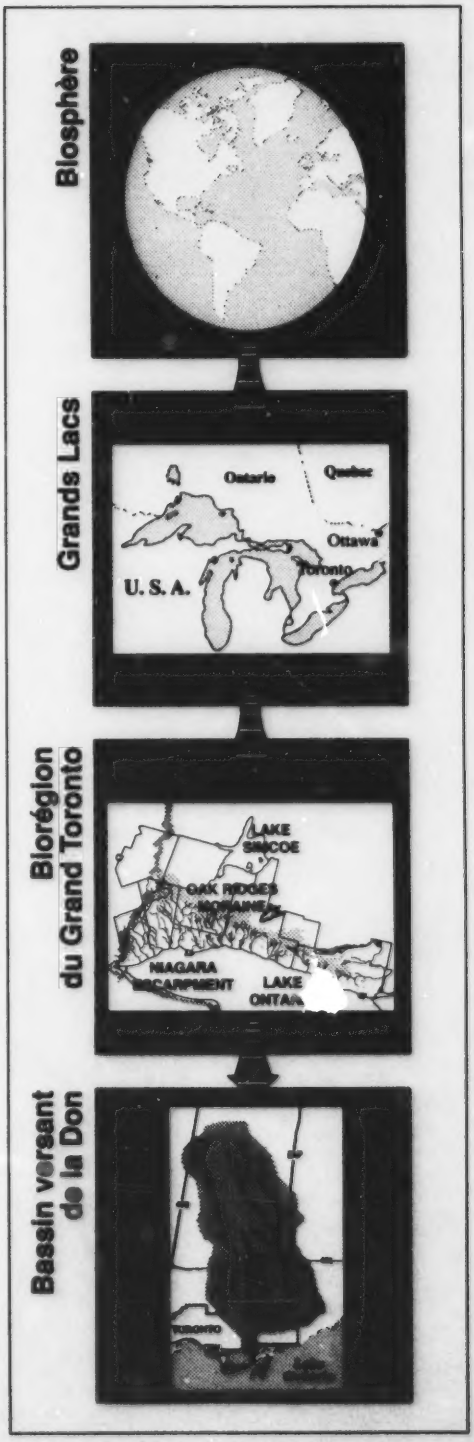
Les processus écologiques ont entre autres caractéristiques de rarement correspondre aux limites fixées politiquement, comme celles des municipalités. Vu les interactions nombreuses entre les écosystèmes, il est impossible de vraiment délimiter ces derniers, mais en pratique, on contourne cette difficulté en établissant des limites naturelles d'après des éléments comme les systèmes hydrographiques, les formes de relief, la végétation et le climat.

Comme on l'a déjà expliqué, la Commission royale a défini la biorégion du Grand Toronto d'après des limites naturelles : l'Escarpement de Niagara, la Oak Ridges Moraine et le lac Ontario. Les terres et les eaux de cette biorégion présentent des caractères climatiques et écologiques très semblables et les quelque 60 bassins versants qu'on y dénombre se jettent tous dans le lac Ontario. La plus grande partie de la région se trouve maintenant dans l'orbite économique de Toronto et dans les limites de déplacement des banlieusards; de ce point de vue, c'est notre chez-nous, l'écosystème dans lequel nous habitons, nous travaillons et nous nous divertissons.

Si l'on se représente la biorégion comme un tout, on voit mieux l'interdépendance et les liens qui existent entre ses divers composants : entre la ville et le milieu rural, les processus naturels et culturels, l'eau et la terre, les activités économiques et la qualité de la vie.

Comme l'explique Kirkpatrick Sale (1985) dans *Dwellers in the Land*, il faut d'abord connaître la biorégion : la géologie, les sols, le

Figure 1.2 Les écosystèmes



climat, les animaux, les plantes et les interactions entre l'homme et ces divers éléments. Quels processus naturels interviennent? Quels facteurs sont essentiels à la survie de la faune? Comment l'homme a-t-il influé sur les processus naturels et quelles sont ses interactions avec la faune? Quelle est l'histoire des indigènes habitant ces lieux? Que peut nous apprendre sur nous-mêmes l'histoire de la colonisation et du développement de la région? En d'autres mots, quelle est la dynamique de la biorégion du Grand Toronto et comment se distingue-t-elle des autres régions?

Cette réflexion avive notre sentiment d'appartenance à un lieu, d'y avoir des racines et d'être en contact avec le passé. Elle nous permet aussi d'évaluer ce que nous avons perdu et ce que nous risquons de perdre, à moins que nous prenions dorénavant nos décisions en considérant le véritable potentiel naturel et culturel de la région.

Nous sommes tous «des habitants de la terre», que notre famille soit établie dans la région depuis des siècles ou que nous soyons arrivés à une époque relativement récente, et nous avons tous besoin d'un contact véritable et quotidien avec la nature. Plus nous comprendrons la biorégion où nous vivons, plus nous la percevrons comme notre «chez-nous» et plus nos décisions et notre comportement s'harmoniseront avec ses qualités particulières, ses richesses et ses fragilités.

Dans *Out of Place* (1990), Michael Hough se penche sur l'homogénéisation des lieux urbains et sur la disparition de l'identité régionale qui s'ensuit. Selon lui,

> . . . un visiteur à qui l'on ferait faire le tour du monde en tapis volant pour le déposer finalement dans les banlieues de Toronto, de Bournemouth ou de Chicago aurait probablement de la difficulté à dire où il se trouve.

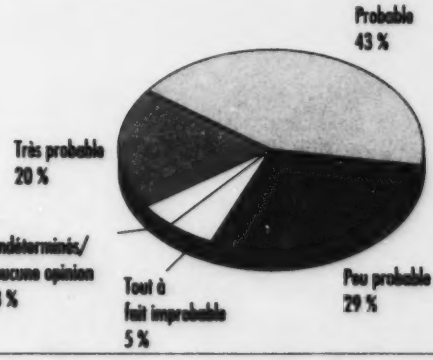
Depuis la Deuxième Guerre mondiale, l'urbanisation a atteint un rythme et une ampleur encore jamais vus, souvent au mépris du caractère naturel et culturel particulier des lieux touchés. Des paysages naturels sont fragmentés, la ville et la campagne sont indistinctes et l'uniformité est la norme pour les autoroutes, le lotissement, les centres commerciaux et l'aménagement linéaire.

Bon nombre des aménagements réalisés dans la biorégion du Grand Toronto depuis la fin de la guerre ne rendent rien du caractère naturel et historique particulier à la région, formant plutôt des paysages que l'on retrouve partout.

Nous devrions plutôt exploiter le véritable potentiel de la biorégion pour aménager un plus grand nombre de lieux distincts, remarquables et agréables. À cette fin, il nous serait utile de mieux connaître les éléments naturels de la biorégion, les promontoires et les plages du lac Ontario, les falaises de l'Escarpement de Niagara, les collines de la Oak R dges Moraine, les vallées fluviales des cours d'eau et les marais qu'on trouve à leur embouchure; il serait bon, aussi, de savoir comment ils se sont formés et à quels processus ils sont soumis.

Nous devons aussi profiter de la leçon que nous enseigne l'histoire des indigènes et des pionniers dont témoignent nos campagnes,

Possibilité d'instaurer une économie écologiquement durable



Les résidents de la région du Grand Toronto interrogés lors d'un sondage se sont dit optimistes quant aux possibilités d'instaurer dans les dix prochaines années une économie écologiquement durable.

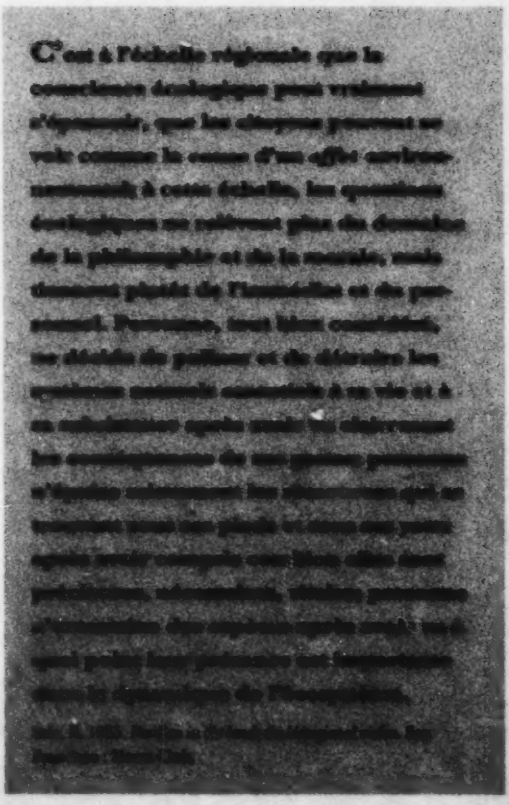
Source : Environics Poll. 1991.

Cette ville pourrait être n'importe quelle ville de l'Amérique du Nord

nos vieux quartiers, nos ports et nos installations industrielles. Tous ces témoins, et bien d'autres encore, nous rappellent que nous avons un passé riche, façonné par l'interaction des gens entre eux et avec leur milieu. Il nous est maintenant possible de conserver ce qui s'est rendu jusqu'à nous, de restaurer ce qui s'est détérioré et, avec suffisamment de précautions, de transmettre ce patrimoine aux générations futures.

Les vues sont importantes et utiles dans l'évocation d'un sentiment d'appartenance car elles contribuent à définir le paysage et lui donnent du caractère. Elles peuvent être naturelles ou avoir été créées au fil du temps par l'homme, qui bâtit les villes et modifie les paysages. Il se peut qu'au contraire l'homme les fasse disparaître ou les endommage s'il n'en tient pas compte dans ses projets d'aménagement ou de réaménagement.

Par comparaison aux autres grandes villes canadiennes situées au bord de la mer ou d'un cours d'eau telles que Halifax, Vancouver et Ottawa-Hull, les Torontois de l'époque moderne n'ont pas accordé autant



d'importance qu'ils auraient pu aux vues qu'offre leur territoire public. À Halifax, les vues entre la Citadelle et la mer font l'objet de directives très strictes. À Vancouver, on protège jalousement les vues donnant sur l'eau et sur les montagnes. Ottawa-Hull régit les vues du Parlement depuis la rive opposée de l'Outaouais et limite la hauteur des immeubles du centre-ville pour que rien ne bouche la vue de la Tour de la Paix.

Ces mesures n'ont pas que des fins symboliques : elles permettent de protéger et de conserver le caractère unique de ces villes et influent sur la forme et la structure urbaines avec une force comparable à celle des éléments naturels ou de la configuration des routes et des pâtés de maisons.

On l'oublie souvent, mais les vues du secteur riverain sont au nombre des éléments qui contribuent le plus puissamment à créer une impression marquante du Grand Toronto. Cette vaste étendue de ciel et d'eau nous donne des vues sur les baies, depuis le rivage, d'un bateau, des îles et des péninsules, en plus d'un tableau complet du secteur riverain à vol d'oiseau. Ce panorama change sans cesse : le temps, le moment de la journée, la saison changent toujours, si bien que l'ambiance, les couleurs et la lumière ne sont jamais les mêmes.

Les monuments, tels que le lion qui marquait autrefois l'entrée du Queen Elizabeth Way 53, maintenant installé près de la rivière Humber, ou la Princes' Gate, qu'on peut voir à la Canadian National Exhibition, peuvent être importants dans la composition d'une vue et contribuer à caractériser un lieu. Ils commémorent un événement, marquent un lieu ou représentent une interprétation historique. Malheureusement, nous avons eu tendance à négliger leur importance et leur potentiel pour la caractérisation des lieux.

Certaines municipalités du secteur riverain du Grand Toronto ont pris des dispositions spéciales pour exploiter les vues du lac; c'est le cas à Burlington avec le programme Windows-on-the-Lake. Dans l'ensemble, toutefois,

Un lieu inoubliable, au caractère remarquable, Kensington Market

la formulation des politiques d'urbanisme, des directives sur la conception des aménagements, des conditions d'approbation des projets et les autres modalités devraient mieux rendre compte de l'importance des vues qui donnent un caractère particulier aux espaces riverains.

Après avoir fait le tour des caractéristiques distinctives de la biorégion et déterminé comment elles peuvent nous être utiles pour protéger et améliorer le caractère particulier et diversifié de la région, afin de nous ménager des lieux d'habitation, de loisir et de travail de meilleure qualité, il est bon maintenant de considérer l'économie de la région et la nécessité de tenir compte du potentiel et des conditions locales et régionales en les plaçant dans le cadre national et international.

Comme l'explique Meric Gertler dans le document de travail *Toronto: The State of the Regional Economy* (1990) qu'il a préparé pour la Commission, il est possible d'élaborer des stratégies économiques régionales pour la région du Grand Toronto, en tirant partie des avantages existants. On pourrait y examiner les biens et services locaux, au point de vue quantitatif et qualitatif, de même que les ressources locales, en particulier la main-d'oeuvre et l'infrastructure. La demande locale est essentielle, car elle permet aux entreprises d'être concurrentielles dans d'autres régions et d'autres pays : il semble que les exigences et le raffinement du consommateur local soient un aspect fondamental de ce qui rend l'entreprise concurrentielle ailleurs. La concurrence locale entre les entreprises d'un même secteur stimule également l'innovation et la recherche de produits supérieurs. Enfin, comme l'expérience de New York le montre, pour assurer la prospérité économique, il est primordial de conserver une qualité de vie élevée, c'est-à-dire, un environnement sain, un logement approprié, des services sociaux de qualité, des activités récréatives, une éducation de qualité et ainsi de suite.

Malgré tout, aucun gouvernement n'a la responsabilité de surveiller et d'influencer l'évolution économique de la région comme si celle-ci était une entité intégrée. Plus grande que toutes les entités municipales ou régionales du secteur, la biorégion du Grand Toronto est cependant plus petite que le niveau suivant dans l'échelle administrative, soit le gouvernement provincial. Or, malgré son importance dans l'économie canadienne, ni le gouvernement fédéral, ni le gouvernement de l'Ontario ne lui accordent l'attention et le soin nécessaires pour qu'elle continue de remplir son rôle.

L'INTÉGRATION DES PROCESSUS

Dans son rapport, la Commission mondiale sur l'environnement et le développement (Commission Brundtland 1987) signale qu'il y aurait lieu d'apporter des changements majeurs à notre façon de mener les entreprises et estime urgent d'intégrer les processus décisionnels touchant l'environnement au processus décisionnel économique. Comme la Commission royale, elle affirme en conclusion que la durabilité n'est chose possible que s'il s'accomplit une révolution dans nos esprits et notre organisation institutionnelle. Il faudra surmonter un grand nombre d'obstacles posés par des usages bien implantés pour nous sortir de la crise écologique et économique que nous traversons actuellement.

Le passé est important : il nous révèle notre origine, notre état actuel et notre devenir. Le milieu bâti, les bâtiments, les quartiers et les paysages d'intérêt historique, architectural et culturel nous servent de repères, nous relient à un passé commun et nous apportent stabilité mentale et physique dans un monde en évolution rapide.

Groupe de travail sur la gestion du patrimoine et aménagement public, 1988, *Gestion du patrimoine et aménagement public*, Toronto : Commission royale sur l'avenir du centre-ville de Toronto.

La mise en oeuvre d'une démarche axée sur l'écosystème, et la régénération économique et environnementale qui s'ensuivrait, se heurte entre autres à deux obstacles des plus résistants : la rigidité de la bureaucratie et la fragmentation des compétences. Ensemble, ces deux facteurs ont pour effet de paralyser une grande partie de nos systèmes d'administration et font qu'il est difficile, voire impossible, de prendre des décisions éclairées et intégrées.

Au risque de nous répéter, précisons que *pour améliorer nos décisions*, nous devons changer la *façon* dont nous prenons nos décisions; de nos jours, étant donné la nature multidisciplinaire, plurisectorielle et multiadministrative des problèmes environnementaux et économiques, il faut un fil conducteur dans l'ensemble de disciplines, de secteurs et d'administrations qui influent sur la situation. Il est possible de créer de nouvelles institutions pour relever ce défi : 10 tables rondes provinciales, deux tables rondes territoriales, une table ronde nationale et des centaines de tables rondes municipales nous le prouvent. La table ronde, bien qu'on commence à peine à y recourir, a déjà fait ses preuves comme moyen de concertation : grâce à des formes novatrices de processus décisionnels par consensus, elle permet de réunir des personnes prônant des points de vue différents pour leur donner la possibilité de discuter et de surmonter leurs divergences d'opinions. Les organismes consultatifs, commissions et groupes de travail peuvent aussi être porteurs de changement et contribuer à l'assouplissement des institutions. Des catalyseurs comme peuvent l'être les tables rondes ont parfois une influence déterminante sur la naissance de partenariats entre différents secteurs, entre les institutions d'un même secteur et entre les administrations.

Si nous voulons améliorer nos décisions, nous devons changer la façon dont nous prenons nos décisions.

Pour remplir son mandat, la Commission royale a joué un rôle de catalyseur, favorisant le changement de notre façon d'étudier, d'élaborer et de mettre en oeuvre les politiques visant la durabilité dans les secteurs riverains, les villes et les régions; son cheminement pourrait peut-être en éclairer d'autres. En fait, tout au long du travail de la Commission, beaucoup se sont intéressés à nos méthodes et certains ont commencé à en appliquer; certains aspects de notre travail pourraient peut-être se révéler utiles ailleurs (avec des ajustements, toutefois, la région et les circonstances étant différentes).

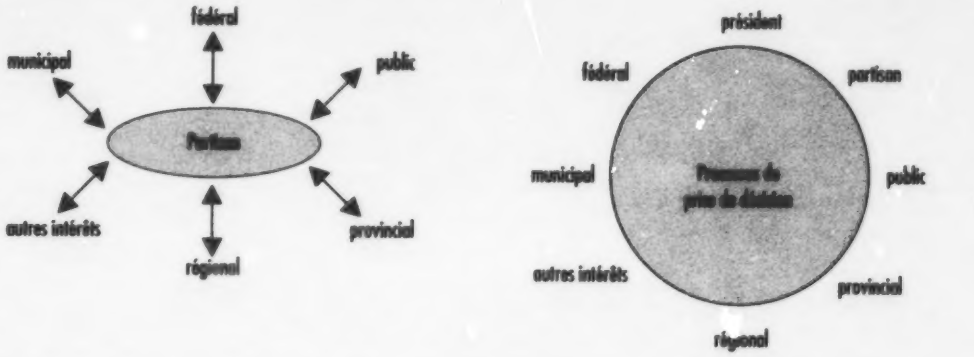
En vertu de son mandat, le commissaire était tenu de consulter de manière approfondie toutes les parties concernées et de s'efforcer d'obtenir l'accord des organismes visés par ses recommandations. Dans le travail de recherche et d'analyse que nécessitait son mandat, il s'est servi d'une conception multisectorielle et a beaucoup fait pour qu'on donne suite à ses recommandations. La Commission a ainsi pu apporter des changements et contribuer à secouer l'inertie à laquelle elle s'est heurtée. Ses activités de mandataire se regroupent comme suit : liaison entre les ressources, soutien des processus, rôle de catalyseur et recherche de solutions.

Liaison des ressources

Dans la conception multidisciplinaire, multiadministrative et multipartite qu'elle a appliquée, la Commission a mis en liaison des organismes, des organisations, des niveaux gouvernementaux et des individus, qui, parfois, n'avaient jamais travaillé ensemble, voire, ne s'étaient jamais rencontrés.

Au cours des trois années de son existence, la Commission a créé 16 équipes pour la préparation de ses rapports, choisissant toujours les membres dans des secteurs, domaines et champs d'intérêts différents : les promoteurs immobiliers se sont mis à parler avec les écologistes, les techniciens de la circulation avec les architectes paysagistes, les scientifiques avec les militants de la région et les

Figure 1.3 Comparaison des processus décisionnels



Source : Barrett, S., et Kidd, J. 1991. *Voies multiples : vers une démarche axée sur l'écosystème : un rapport des phases I et II d'un examen environnemental de East Bayfront du secteur industriel portuaire.* Publication nº 11. Toronto CRESKT.

fonctionnaires du gouvernement fédéral avec les représentants des villes. Dans bien des cas, ce mode de travail a abouti au consensus, à la confiance et à la création de partenariats qui autrement n'auraient pas vu le jour. En outre, les liens forgés entre les personnes mises en contact se sont parfois étendus à leur réseau, leurs collègues, et un partage de valeurs, d'informations et de ressources s'en est suivi.

Si les équipes multipartites ont réussi leur travail, c'est-à-dire la préparation de documents d'étude résumant l'essentiel des consultations, c'est parce qu'on a invité les participants à mettre de côté les intérêts des organisations dont ils émanaient. Il s'agissait pour eux de transmettre le point de vue de leur organisation sectorielle, mais non de la représenter. Nombre d'entre eux ont trouvé dans cette formule une liberté qui leur a permis de mettre de côté les considérations territoriales, de se dégager des anciennes façons d'aborder les problèmes et de voir ceux-ci en fonction de nouvelles données, avec un regard nouveau, dans une nouvelle perspective. Les 15 rapports des groupes de travail et les 14 documents techniques préparés indépendamment de la Commission étaient empreints d'une grande créativité, mais ils n'en étaient pas moins ancrés dans la réalité, car chaque position ou recommandation formulée a subi l'épreuve de la faisabilité et de l'acceptabilité.

FACILITER LA BONNE MARCHE DES PROCESSUS

Simplement par ses «bons offices», la Commission a souvent pu débloquer un processus qui s'était arrêté; ici, en créant un comité de direction, là, en convoquant une réunion, là encore en jouant le rôle d'animateur (et parfois de médiateur), la Commission a pu analyser les divers aspects de la situation et favoriser le changement, faisant ainsi éclater le carcan administratif qui existait de longue date. Étant donné qu'elle n'avait qu'une fonction consultative, qu'elle n'enlevait le pouvoir d'aucune des administrations concernées et qu'elle était temporaire, elle a pu être un intermédiaire honnête dans une plus grande mesure que ne l'aurait été un organisme permanent investi de pouvoirs par la loi.

De par l'usage qu'elle a fait des audiences publiques (voir l'introduction), la Commission

en a facilité le processus : en veillant à ce que les audiences soient informatives et se déroulent dans un esprit amical, elle a favorisé une communication ouverte, de sorte qu'il n'a pas été nécessaire de recourir aux avocats. La libre circulation de l'information a ouvert de nombreux processus jusque là restés exclusifs; plusieurs groupes ont exprimé leur satisfaction d'avoir la possibilité de formuler leur point de vue dans leurs propres termes, dans le cadre d'un débat ouvert.

Souvent, la population est consultée soit trop tôt, soit trop tard : trop tôt lorsqu'aucun document n'a encore été produit sur les points essentiels de la situation et sur les options qu'on pourrait envisager; trop tard lorsque presque toutes les décisions sont déjà formulées, ce qui donne aux citoyens l'impression qu'on les consulte pour les apparences. Toutes les audiences publiques de la Commission s'inspiraient des documents d'étude préparés par les représentants des diverses parties concernées.

La « famille » de représentants et de parties intéressées qui ont régulièrement suivi les activités de la Commission a été tenue au courant par toutes sortes de moyens, dont le *Bulletin* n'était pas le moindre. Cette publication maison, produite à l'ordinateur à peu de frais, s'est révélée efficace pour faire connaître la Commission, ainsi que d'autres groupes, à tous les participants. À la fin du mandat de la Commission, la liste de diffusion comportait plus de 7 500 noms.

Effet de catalyse

Les commissions royales ont le droit, mais non l'obligation, de rester indépendantes. Souvent dans le cours de l'élaboration de ses recommandations, la Commission a présenté ses projets aux organismes que ceux-ci visaient, dans bien des cas avec l'aide des membres d'un groupe de travail, pour ensuite travailler à la défense de ses positions.

Au début, cette méthode active et interventionniste était loin de rallier les nombreux organismes et organisations spéciales qui prenaient part à l'administration de la région. La deuxième année, toutefois, la plupart en étaient venus à considérer cette formule comme un moyen de briser les contraintes paralysantes qu'imposait une bureaucratie fragmentée.

Les rapports provisoires ont été essentiels à la fonction de catalyseur qu'a remplie la Commission. Très tôt, les représentants ont constaté qu'on les écoutait; en outre, les gouvernements et les organismes concernés ont pu réagir avec promptitude, ce qui a démontré le sérieux de la démarche entreprise. Les problèmes étant résolus à mesure, la Commission pouvait sans tarder passer à d'autres questions.

En produisant des rapports provisoires, la Commission a évité de donner des raisons de croire que les documents qui lui étaient soumis allaient tout simplement dormir sur une tablette; nos idées ne se perdaient pas dans les méandres d'une obscure bureaucratie. Tous ces rapports sont l'aboutissement d'un travail de fond considérable, mené au sein des groupes de travail et dans les processus de consultation. Après la publication, la Commission poursuivait activement le travail avec d'autres organismes qui endossaient et mettaient en oeuvre les recommandations formulées.

La recherche de solutions

Après avoir analysé une foule de dossiers et tiré des conclusions en conséquence, après avoir précisé le débat, affermi les positions et secoué l'inertie, la Commission a formulé des recommandations sur ce qu'on pourrait faire pour résoudre des problèmes qui, dans de nombreux cas, étaient en suspens depuis longtemps. La majorité des principales recommandations des deux premiers rapports provisoires ont été adoptées et sont maintenant mises en oeuvre, en tout ou en partie.

Dans une certaine mesure, c'est grâce au processus de consultation élargie et interactive mis en place dès le départ qu'on a abouti à un certain nombre de solutions réalisables. Si la politique est l'art du possible, la formulation des politiques est l'art du faisable; or, pour déterminer ce qui est possible il n'y a rien de mieux que de soumettre le projet envisagé à une

critique publique, ouverte et approfondie. Même si bon nombre des solutions proposées étaient quelque peu imparfaites, elles étaient acceptables en général. Plutôt que de recourir aux systèmes traditionnellement employés dans l'élaboration des politiques, systèmes qui limitent souvent les possibilités d'éprouver les mesures envisagées par une évaluation ouverte, nous pouvions réévaluer les positions initiales et, avant de formuler des recommandations, faire des ajustements ou des suppressions que les gouvernements et les organismes permanents n'auraient pu se permettre sans difficulté.

Initiatives

Les processus intégrés dont la Commission s'est servie ont contribué à éliminer certains des obstacles qui freinent la recherche, l'analyse, la prise de décisions et la mise en oeuvre et qui auraient pu nous empêcher de traiter avec efficacité les problèmes économiques, sociaux et écologiques d'aujourd'hui. Les efforts déployés pour instaurer la démarche axée sur l'écosystème ne sont pas isolés : il se fait beaucoup de travail dans cette voie au Canada et ailleurs dans le monde.

En 1992, il y aura au Brésil une grande conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement; des représentants de tous les coins du monde se réuniront pour faire connaître l'expérience de leur pays et déterminer, entre autres, ce qui peut être fait au sujet des effets cumulatifs de l'urbanisation sur la biosphère. Étant donné que près de la moitié de la population mondiale vit dans des zones urbaines, cette conférence pourrait donner lieu à des changements considérables.

L'International Council for Local Environmental Initiatives (ICLEI) aide les villes, partout dans le monde, à traiter les questions environnementales qui se posent dans leur territoire. En été 1991, cet organisme a installé son secrétariat mondial et son bureau central nord-américain à Toronto, ayant arrêté son choix sur la région à cause de la réputation qu'elle s'est faite par la promotion active de la gestion locale de l'environnement. L'ICLEI doit représenter les gouvernements locaux dans les organisations internationales s'occupant de questions environnementales, travailler aux grands dossiers de l'environnement en collaboration avec les villes de toutes les parties du monde et promouvoir l'excellence en gestion municipale des affaires environnementales.

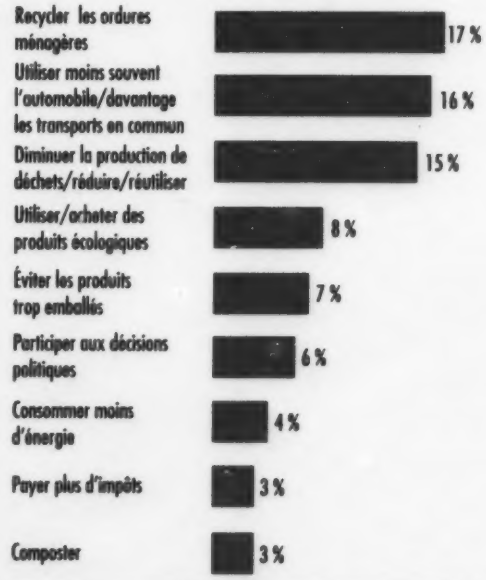
Comme l'ICLEI l'a constaté, bon nombre de municipalités ontariennes ont déjà entrepris de réduire leur incidence sur l'environnement, tant à l'échelle planétaire que locale. Pour introduire des considérations d'ordre environnemental dans leurs processus décisionnels, ces villes ont recours à de nouveaux processus, aux études d'urbanisme, aux politiques, aux règlements, aux programmes, aux comités consultatifs en matière environnementale, aux processus d'évaluation environnementale municipaux et aux conditions régissant les projets d'aménagement. Les initiatives collectives sont aussi plus répandues, les populations y recourant pour résoudre les problèmes environnementaux qui se posent chez elles.

Le Healthy City Office de Toronto illustre bien comment l'on peut adapter des processus pour faciliter l'intervention municipale coordonnée. Le Bureau est un agent des changements car il travaille avec la population, les milieux d'affaires et le gouvernement dans le but d'assurer à tous une bonne qualité de vie. L'un de ses projets récents, par exemple, portait sur les moyens de transport socialement et écologiquement plus sensés que ceux qui s'utilisent actuellement. Le rapport qu'il a récemment publié sur la question (*Evaluating the Role of the Automobile: A Municipal Strategy*, (Toronto, 1991), a été préparé par un groupe de travail composé de représentants de l'administration municipale, de la Toronto Transit Commission, de GO Transit, des milieux d'affaires, des groupes écologistes et des contribuables. On y fait état du coût réel de l'utilisation de l'automobile (consommation d'énergie, pollution de l'air et pollution par le bruit, effets sur la santé, mobilisation d'espace pour les routes et le stationnement, etc.) et l'on propose une stratégie générale

qui permettrait d'en réduire les effets par la réduction des émissions, la réduction du trafic, la réorientation des principes gouvernant l'aménagement du territoire et la promotion d'autres moyens de transport.

De plus en plus, dans les études d'urbanisme, on s'efforce de tenir compte des aspects écologiques des questions abordées. Par exemple, la région de Halton a préparé un nouveau plan régional (1990) dans lequel on présente ce qu'on voudrait voir advenir du paysage et de la population des lieux dans un avenir lointain, soit dans 50, 100 ou 500 ans. Halton prévoit arriver au développement durable en appliquant deux principes : la protection des terres et la santé des collectivités. Il s'agit de conserver les formes de relief et de freiner l'expansion urbaine, de telle sorte qu'un équilibre sain se maintienne entre les besoins sociaux, économiques et écologiques des collectivités.

Changements d'habitudes les plus importants



Le recyclage, l'utilisation des transports en commun et la réduction de la production de déchets sont quelques-unes des nouvelles habitudes que les résidents de la région du Grand Toronto interrogés lors d'un sondage se sont dit prêts à prendre pour s'assurer une économie écologiquement durable.

Source : Environics Poll. 1991.

Un certain nombre de municipalités ont aussi proposé de nouveaux plans officiels dans lesquels l'environnement occupe une place beaucoup plus importante qu'auparavant. Par exemple, dans *Towards A Liveable Metropolis*, plan que la communauté urbaine de Toronto a présenté en 1991, on préconise de nouvelles façons d'aborder les problèmes auxquels les populations locales sont confrontées. On propose notamment un cadre décisionnel à trois composants : intégrité de l'environnement, viabilité économique et bien-être collectif. Au nombre des mesures mentionnées dans le rapport, signalons l'intégration de considérations écologiques, sociales et économiques au processus révisé d'évaluation des projets d'aménagement, l'évaluation de l'état de l'environnement dans le territoire de la communauté urbaine de Toronto et l'élaboration d'une stratégie pour veiller à ce que les pratiques et les politiques des entreprises soient écologiquement conséquentes.

Le *Cityplan '91* de la ville de Toronto comporte également une importante composante écologique, fondée sur le principe suivant :

> Les résidents de Toronto, les travailleurs et les visiteurs ont droit à un environnement favorable à leur santé et à leur bien-être et ... ont l'obligation de le conserver pour les générations à venir.

Bon nombre des propositions présentées dans ce plan visent directement la protection et l'amélioration du patrimoine naturel de la ville, tandis que d'autres introduisent indirectement des considérations écologiques.

Le comté de Mono, reconnaissant qu'il est important de gérer les réserves d'eau dans une perspective de durabilité, a chargé un comité d'examiner les effets cumulatifs des projets d'aménagement réalisés dans les secteurs bordant les cours supérieurs du nord-ouest de la biorégion. En collaboration avec les offices de protection locaux, la Commission de l'Escarpement de Niagara et les ministères des Affaires municipales et de l'Environnement, le comté de Mono a

organisé une conférence, qui a eu lieu en octobre 1991, pour examiner l'état de nos ressources en eau, les pratiques actuelles en planification des ressources en eau et le partage des responsabilités dans la gestion des eaux.

La Credit Valley Conservation Authority (CVCA) s'est aussi occupée activement de protéger et de conserver ses ressources en eau, en l'occurrence, la rivière Credit et ses affluents. À la fin des années 1980, la CVCA constatait que la gestion des eaux pratiquée jusque-là, inspirée essentiellement du point de vue du génie hydraulique, ne permettrait pas de conserver la rivière en bon état à long terme. Après avoir réalisé des études approfondies sur les ressources en eau, elle a élaboré une démarche de gestion axée sur l'écosystème suivant laquelle on commence par évaluer l'état de l'environnement, après quoi on peut passer aux plans d'aménagement des bassins secondaires. La CVCA travaille actuellement à quatre de ces plans d'aménagement en collaboration avec les municipalités des lieux, les promoteurs et les organismes gouvernementaux concernés. Pour obtenir cette participation multiple, il a fallu que, dès le départ, les décideurs comprennent les contraintes et les possibilités propres à chacun des bassins considérés.

En plus de participer à la préparation des plans d'aménagement des bassins secondaires de la CVCA, les ministères des Richesses naturelles et de l'Environnement se sont joints aux représentants des municipalités et des offices de protection, ainsi qu'à d'autres organismes gouvernementaux, pour élaborer un cadre de travail applicable à la gestion des bassins versants des régions en voie d'urbanisation en Ontario. En s'inspirant d'une démarche axée sur l'écosystème, on a formulé des directives provisoires sur l'élaboration et la mise en oeuvre des plans d'aménagement des bassins secondaires et sur l'intégration des objectifs de la gestion des ressources en eau aux plans officiels.

Dans un certain nombre de municipalités, des programmes protègent les zones écologiques importantes. Par exemple, dans le plan officiel de la région de Halton, on définit les critères en fonction desquels une zone peut être désignée écologiquement fragile; les projets d'aménagement sont interdits dans ce genre de zones et l'on exige une étude des incidences environnementales pour l'aménagement du territoire adjacent à une zone désignée fragile.

À Halton, de même que dans un certain nombre d'autres villes de la biorégion, on est de plus en plus intéressé à conserver les «îlots de verdure» que représentent les zones écologiques fragiles. En 1989, la Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority (MTRCA) adoptait une stratégie sur les espaces verts (*Greenspace Strategy for the Greater Toronto Region*, 1989) avec gestion intégrée du territoire et des ressources naturelles de la région. En s'inspirant de cette stratégie, on a entre autres proposé d'appliquer un processus multipartite à la planification de l'aménagement du bassin versant de la rivière Don et un réseau de sentiers reliant le secteur riverain, les vallées et la Oak Ridges Moraine dans la région du Grand Toronto.

En 1989-1990, Ron Kanter, alors député provincial libéral, a examiné pour le gouvernement ontarien les diverses stratégies possibles concernant les espaces verts dans la région du Grand Toronto. Dans son rapport (*Space for All*, 1990), il dresse un répertoire des espaces verts existants et, soulignant leur importance pour la qualité de la vie et la santé de l'environnement, il demande qu'on prenne immédiatement des mesures pour en assurer la conservation.

Pour apporter leur contribution à l'étude de Kanter, ou y donner suite, de nombreuses municipalités, notamment Halton, Scarborough et Whitby, ont élaboré une stratégie des espaces verts. Il y est question de protéger et de relier les zones écologiques fragiles, les vallées, les terres humides, les zones d'alimentation aquifère, les bois, les parcs, les terrains riverains et les autres éléments du même genre.

La ville de North York a fait figure de pionnier en réhabilitation par l'agrandissement et l'amélioration des espaces naturels

de son territoire. Plantant des espèces végétales indigènes, elle a créé un nouvel habitat naturel et donné à la population un milieu sain et diversifié se prêtant aux activités récréatives passives. Les parcs naturels sont un premier pas vers la durabilité : les espèces indigènes qui s'y trouvent, étant adaptées aux conditions locales, exigent moins d'entretien, de produits chimiques et d'eau.

Tous les paliers de gouvernement sont de gros consommateurs et pourraient stimuler dans une large mesure le marché des produits durables, réutilisables et recyclables. La municipalité de la communauté urbaine de Toronto a demandé aux villes qui la composent de formuler des politiques d'achat écologiques, comportant notamment des mesures telles que l'emploi d'huile recyclée dans les véhicules municipaux, d'ustensiles réutilisables et de papier recyclé.

Certaines municipalités examinent l'état de l'environnement dans leur territoire en tant que facteur de qualité de vie, demandant aux citoyens de faire connaître leur opinion et leurs attentes en vue d'une planification à long terme. Par exemple, la région de Waterloo a chargé un comité consultatif sur la qualité de vie de prendre connaissance de l'opinion des citoyens et d'établir un cadre commun qui guide l'évolution de la collectivité. Ce comité a constaté que le développement durable doit devenir le fondement des décisions de l'individu et de la collectivité pour que la qualité de vie dans la région se maintienne et s'améliore.

On peut aussi se servir de la réglementation pour favoriser la durabilité. En raison des dangers que les substances contribuant à l'amenuisement de la couche d'ozone présentent pour la santé humaine et écologique, la ville de Toronto (1990) a adopté un règlement qui interdit et régit l'utilisation, la récupération et l'élimination des produits contenant des chlorofluorocarbures, des halons ou d'autres substances contribuant à l'amenuisement de la couche d'ozone, ainsi que des produits dont la fabrication nécessite de telles substances. Ainsi, avant de mettre au rebut les réfrigérateurs, climatiseurs et extincteurs, il faut les vidanger pour récupérer les chlorofluorocarbures et les halons qu'ils contiennent afin de les déposer dans un site approprié.

La ville de Toronto a fixé des conditions aux projets d'aménagement afin que la protection de l'environnement soit davantage considérée. Ainsi, les projets doivent comporter une analyse de l'incidence du bruit avec prévision de la production sonore et des moyens permettant d'en réduire les effets sur le milieu environnant. Dans tous les grands projets d'aménagement il faut maintenant prévoir des stratégies de recyclage et de réduction de la production de déchets. Les nouveaux aménagements de plus de 10 000 mètres carrés (107 600 pieds carrés) doivent satisfaire aux normes établies en matière de conservation d'eau et d'économie d'énergie. Pour limiter l'utilisation de l'automobile, les nouveaux projets d'aménagement non résidentiel, pour lesquels on exigerait normalement au moins 75 places de stationnement, doivent désormais comporter un plan de gestion du trafic où l'on indique les autres moyens de transport que les travailleurs pourront emprunter pour se rendre sur les lieux de travail.

Certains groupes de citoyens ont aussi pris de puissants moyens pour protéger et améliorer le patrimoine naturel : le groupe de Black Creek, mis sur pied au début des années 1980 par des citoyens habitant dans le bassin du ruisseau Black, a milité pour la protection et la réhabilitation du ruisseau. Il a planté plus de 2 000 arbres et arbustes dans la vallée, a obtenu la modification de divers projets d'aménagement pour qu'on y tienne compte de la santé de l'environnement et, contre l'érosion des berges du ruisseau, a placé des roches qui ont formé un nouvel habitat. Il a reçu de l'aide financière de divers paliers de gouvernement et s'est vu offrir la collaboration du Conservation Council of Ontario (CCO).

Le CCO cherche aussi à se rapprocher d'autres populations pour les encourager à participer activement à l'assainissement de l'environnement. Avec l'aide de cet organisme, les populations intéressées peuvent élaborer des

plans d'action où sont décrits leurs problèmes en matière d'environnement et de ressources ainsi que les stratégies correctrices qu'on propose de mettre en oeuvre dans les années à venir. La municipalité de la communauté urbaine de Toronto sera la première à se doter d'un tel plan d'action; celui-ci doit porter sur quatre grands aspects : la réduction de la production de déchets, les espaces naturels, la conservation de l'eau et la qualité de l'air.

L'établissement de partenariats entre les différents paliers de gouvernement peut faciliter les interventions visant la protection de l'environnement. Par exemple, dans le plan d'action correctrice du port d'Hamilton, on est à préparer un programme en vue de restaurer un espace de 605 hectares (1 495 acres) d'habitat aquatique et faunique à Cootes Paradise et à l'embouchure du ruisseau Grindstone. On propose d'en faire un projet conjoint réunissant les gouvernements fédéral et provincial, l'administration municipale et l'entreprise privée. Environnement Canada a récemment consacré à ce projet 4,2 millions de dollars (le tiers du coût total prévu) du fonds pour la dépollution des Grands Lacs.

Les initiatives du gouvernement provincial peuvent aussi favoriser dans une mesure appréciable la durabilité écologique. Le Plan de l'Escarpement de Niagara est l'un des rares plans d'aménagement du territoire au Canada, et le seul en Ontario, en vertu duquel des compétences sont conférées pour une entité écologique. Dans ce plan, on interdit les projets d'aménagement qui sont incompatibles avec le milieu naturel et qui briseraient la continuité de l'escarpement et du territoire environnant.

Des projets d'aménagement imposent un fardeau similaire à la Oak Ridges Moraine, importante forme de relief au caractère hydrologique fragile, située au nord de Toronto. Le gouvernement provincial a entrepris une étude d'urbanisme de deux ans pour élaborer une stratégie à long terme concernant la Oak Ridges Moraine. En attendant, des directives provinciales (Provincial Implementation Guidelines on the Oak Ridges Moraine, 1991) doivent permettre de faire en sorte que seuls les projets d'aménagement compatibles avec le caractère de fragilité de la Oak Ridges Moraine sont approuvés. Par exemple, en vertu des directives, les espaces naturels, les zones d'alimentation aquifère et les formes de relief doivent être protégés en attendant qu'une stratégie soit arrêtée.

Vu le rythme de croissance dans la région du Grand Toronto, le gouvernement provincial a entrepris une étude d'urbanisme (Greater Toronto Area Urban Concept Study) qui s'est achevée en 1991. On y présente l'estimation des besoins en infrastructures, des coûts comparatifs en capitaux, de la qualité et de l'efficacité des services urbains et des incidences environnementales de trois modes d'aménagement de la région du Grand Toronto, à savoir, le mode «étendu», le mode «centralisé» et le mode «nodulaire». De ces trois modes d'aménagement, le mode «étendu», c'est-à-dire, l'urbanisation continue à faible densité en périphérie des zones bâties existantes, est celui qui mobilise le plus de territoire rural et de ressources naturelles; en outre, comme il suppose une forte utilisation de l'automobile, c'est aussi celui qui se traduirait par la plus grande consommation d'énergie en plus d'entraîner une forte augmentation de la pollution de l'air.

Le mode «centralisé», c'est-à-dire la concentration à forte densité de la croissance démographique dans les zones bâties existantes, et plus particulièrement dans la communauté urbaine de Toronto, serait le plus économique au point de vue de la consommation d'énergie et de l'occupation du territoire, mais il serait difficile d'aménager suffisamment d'espaces libres en zone urbaine. Quant au mode «nodulaire», suivant lequel la croissance se répartit dans toute la région du Grand Toronto en s'organisant de façon compacte autour de «noyaux» déjà existants, c'est le mode qui risque le moins de déranger les populations en place et qui permet le plus de diversité de logements, de densités et de mélanges population-emploi; en outre, il entraîne moins

LA RÉHABILITATION D'UN COURS D'EAU : LE PROJET BLACK CREEK

La ville et l'eau font rarement bon ménage : l'établissement d'une population humaine, quelle qu'en soit l'importance, signifie habituellement la destruction de l'habitat, la pollution de l'eau et, tôt ou tard, la modification du lit des cours d'eau pour l'aménagement d'habitations et d'infrastructures. On peut observer ce phénomène, avec des variantes plus ou moins prononcées, un peu partout dans le monde : la Seine à Paris, le Chao Phraya à Bangkok et la Vistule à Varsovie. Les ruisseaux et les rivières de Toronto ne font pas exception. Ce qui est exceptionnel, par contre, c'est la formation d'un groupe de citoyens qui ont uni leurs efforts pour lutter contre la détérioration du ruisseau de leur quartier; il s'agit du projet Black Creek, mis sur pied pour protéger le ruisseau Black.

En 1982, Sandy Agnew, qui a grandi tout à côté du ruisseau, et John Maher, qui habitait dans le voisinage, ont formé un groupe avec d'autres résidents du quartier pour lancer le projet Black Creek. Le but était de protéger et de réhabiliter le ruisseau Black et les écosystèmes associés, entreprise d'envergure, aussi bien à l'époque que de nos jours.

Le ruisseau Black, un affluent de la rivière Humber, s'est beaucoup détérioré depuis l'arrivée des premiers Européens dans la région. La plus grande partie de son bassin a été déboisée pour des fins agricoles, puis pavée pour des aménagements urbains; une grande portion du bassin ayant été imperméabilisée par les revêtements de pavage et les immeubles, une forte proportion des eaux de ruissellement, dues aux pluies et à la fonte printanière, ne peuvent plus pénétrer dans le sol, d'où, normalement, elles s'écouleraient lentement jusqu'au ruisseau. La pluie tombe maintenant sur les pavés et les toits d'où elle s'écoule jusqu'aux conduites des égouts pluviaux.

Actuellement, en période de précipitations modérées ou fortes, le ruisseau grossit soudainement. Le puissant courant qui en résulte est dangereux pour les animaux et les humains et cause une forte érosion des berges. Dans certaines parties de son cours, le ruisseau passe dans des canaux : les eaux, s'engouffrant dans ces conduites droites aux parois lisses, prennent beaucoup de vitesse.

Cette camisole de force que constituent les canaux signifie aussi la disparition de l'habitat aquatique et riverain, ainsi que l'augmentation des dommages que peuvent causer les inondations. Dans les parties du ruisseau ainsi aménagées, il n'y a pas de pierres sous lesquelles les insectes pourraient s'abriter, ni de plantes qui pourraient servir de nourriture à de petits mammifères ou à des oiseaux.

Certains des affluents du ruisseau Black sont encore en pire état : ils ont été entièrement recouverts et font maintenant partie du réseau d'égouts pluviaux de la ville; qui plus est, comme c'est presque toujours le cas des cours d'eau urbains, le ruisseau Black et ses affluents sont pollués. Des sédiments, dégagés par les travaux de construction, sont emportés jusqu'au ruisseau dont ils troublent l'eau, ce qui empêche la pénétration de la lumière, essentielle aux organismes aquatiques, et colmatent le fond, y étouffant toute vie animale et végétale. Les rejets que les usines évacuent dans les égouts pluviaux, les produits chimiques employés pour le traitement des pelouses, le détergent qui sert au lavage des voitures, l'huile et les autres produits chimiques d'usage domestique que nous évacuons régulièrement dans les égouts, toutes ces substances aboutissent dans le ruisseau. Rares sont les espèces qui peuvent survivre dans un milieu aussi inhospitalier.

La plantation d'arbres dans le bassin versant du ruisseau a été l'une des premières mesures de réhabilitation mises en oeuvre par le groupe du projet Black Creek. La réapparition de certaines des espèces végétales présentes avant l'urbanisation a rétabli l'habitat naturel et ralenti l'infiltration de l'eau dans le sol, si bien que le débit du ruisseau est devenu plus stable dans les zones de végétation.

Les arbustes et les arbres qu'on a plantés ont aussi contribué à la stabilisation des berges, tandis que les roches placées au bord du ruisseau ont ralenti l'érosion. Habituellement, plusieurs jours par année, on peut voir les membres du projet et la population, souvent des étudiants du voisinage, creuser des trous et planter des arbres dans diverses parties du bassin versant du ruisseau. Il y a eu aussi des jours de nettoyage où la population et la Brigade des jeunes environnementalistes ont ramassé les rebuts (dont plusieurs centaines de chariots de magasinage) qui jonchaient les abords du ruisseau.

Le projet Black Creek a aussi contribué indirectement à la protection du ruisseau par l'influence qu'il a exercée sur les plans d'aménagement. En 1983, le groupe a convaincu la ville de York de refuser la création d'un dépôt de neiges usées, projet dont la réalisation aurait aggravé la détérioration du ruisseau Lavender. En 1985, le groupe a sauvé de la destruction un lot boisé de Vaughan qu'on voulait niveler au bulldozer pour aménager un étang destiné à recueillir les eaux pluviales. Cet étang existe aujourd'hui, en fait il se trouve juste à côté du lot boisé, mais cet ajout au patrimoine naturel est utile, car, sur les conseils des membres du groupe, on l'a aménagé de façon à y incorporer des terres humides.

Grâce à des fonds obtenus de divers paliers de gouvernement et à des dons de particuliers, le groupe du projet Black Creek a supervisé l'inventaire du patrimoine naturel dans le bassin versant du ruisseau, installé 300 mètres (985 pieds) d'enrochements contre l'érosion, tracé le plan d'un réseau de pistes cyclables et de sentiers d'interprétation de la nature s'étendant dans toute la vallée et planté plusieurs milliers d'arbres.

Cet étang aménagé dans la vallée du ruisseau Black pour la collecte des eaux pluviales est aussi un habitat naturel

Pour ce qui est de l'avenir, on veut restaurer le lit naturel et les berges du ruisseau dans certaines des parties où des canaux ont ont été construits. À l'embouchure, cette restauration permettrait aux poissons de la rivière Humber de monter à nouveau dans le ruisseau, tandis que tout au long du cours se formeraient des habitats pouvant accueillir de nombreuses espèces. La restauration est un processus très lent qui peut être marqué d'autant d'échecs que de succès. En définitive, une telle entreprise ne peut réussir à long terme que si les résidents de l'ensemble du bassin versant sont déterminés à tenir le rôle de gardiens de ce patrimoine naturel.

de gaspillage d'énergie et de ressources que le mode «étendu».

Les réactions qu'ont suscitées ces concepts dénotent un concensus en faveur de la croissance nodulaire, sous une forme ou une autre; on signale toutefois qu'il faut approfondir cette notion, c'est-à-dire définir un projet commun pour la région du Grand Toronto, analyser les perspectives d'avenir sur le plan économique et déterminer comment celles-ci peuvent influer sur la croissance, examiner les besoins en services, concevoir des modèles de quartiers plus compacts où la vie reste agréable et préciser ce que ce mode d'urbanisation signifie au point de vue de l'environnement et des espaces libres. Le Bureau de la région du Grand Toronto prépare actuellement un document sur les perspectives d'avenir qui doit servir de base à la définition de valeurs et d'orientations générales qui puissent guider l'évolution de cette région complexe et dynamique.

L'Escarpement de Niagara, près de Milton

Les principes de la régénération du secteur riverain

Toutes ces études et ces initiatives montrent l'inquiétude profonde et croissante qu'inspire l'avenir de la région du Grand Toronto et aboutissent à un consensus grandissant quant à la nécessité d'intervenir, et promptement, pour s'assurer une qualité de vie saine et durable. Les moyens qu'on peut prendre pour relever ce défi sont multiples; il y a lieu, maintenant, de coordonner les interventions en les réunissant dans un cadre formant un ensemble plus vaste et plus efficace. Selon la Commission royale, il est possible d'y parvenir en travaillant à la régénération du secteur riverain et de la biorégion.

La régénération nous apparaît comme un processus de réhabilitation qui vise à restaurer et à protéger la qualité de l'environnement et qui permet de prévoir et de prévenir les dommages ultérieurs. Pour ce faire, il faut s'efforcer d'adapter les aménagements et activités actuels et veiller à ce que les nouveaux projets favorisent la santé, la diversité et la durabilité de l'écosystème dans tous ses aspects : milieu physique, collectivités humaines et activités économiques.

Pour soutenir cette démarche, la Commission énonce dans *Un point tournant* neuf principes dont l'application permettrait d'améliorer la qualité et la durabilité du secteur riverain du Grand Toronto : propre, vert, continu, ouvert, accessible, utilisable, diversifié, abordable et attrayant. (Les applications de ces

principes sont examinées dans *Un point tournant* ainsi que dans les chapitres suivants du présent rapport).

PROPRE

Toutes les activités et tous les nouveaux aménagements doivent être harmonisés avec les processus naturels de façon à ce qu'ils contribuent à l'assainissement de l'environnement. L'air, le sol, les sédiments et l'eau ne doivent contenir aucun contaminant susceptible de s'opposer à l'utilisation bénéfique du secteur par l'être humain et d'autres organismes vivants.

Il faut dépolluer les sols, les eaux souterraines, les sédiments et les cours d'eau. Dans les nouveaux aménagements, il faut prévoir les meilleurs dispositifs possibles pour lutter contre la pollution des eaux de ruissellement et en régulariser l'écoulement, réduire la consommation d'énergie de chauffage et de climatisation, limiter le plus possible l'utilisation de l'automobile, réduire la production de déchets, recycler les déchets et réduire la consommation d'eau. Dans la mesure du possible, il faut aussi adapter et moderniser les aménagements existants.

VERT

Les éléments naturels et le relief doivent former une «infrastructure verte» dans les villes, les banlieues et les zones rurales de la biorégion. L'infrastructure verte peut comporter des habitats naturels tels que les terres humides et les forêts; des formes de relief telles que les promontoires, les vallées, les plages et les falaises; des zones d'alimentation aquifère; des parcs et d'autres types d'espaces libres.

Il faut rétablir et protéger la diversité et la productivité des biocénoses en mettant en oeuvre des mesures visant à :

- préserver la diversité génétique de la flore et de la faune indigènes;
- rétablir et protéger la santé des habitats naturels et du biote;
- maintenir les processus écologiques naturels.

CONTINU

Il faut rétablir et maintenir la continuité entre les sites du patrimoine naturel et culturel partout dans la biorégion. Il s'agit notamment de relier :

- les habitats naturels;
- la ville et la campagne;
- les collectivités humaines;
- le passé et le présent;
- l'homme et la nature.

Un réseau de couloirs de verdure devrait relier les habitats naturels et les collectivités humaines du secteur riverain, des vallées, des plateaux, de l'Escarpement de Niagara et de la Oak Ridges Moraine. Dans la mesure du possible, il faut aménager ces couloirs pour relier et intégrer les terres publiques afin de constituer un réseau «nodulaire» s'étendant dans toute la

biorégion. Il faut aménager dans ces couloirs des pistes cyclables et des sentiers piétonniers dont la population pourrait se servir pour son agrément et pour ses déplacements.

Dans les projets de réaménagement, il faut prendre en considération le patrimoine culturel et architectural et l'incorporer de façon à assurer une continuité avec le passé et à protéger les lieux à caractère particulier.

Ouvert

Il faut conserver les vues du lac Ontario ainsi que les baies, les promontoires, les péninsules et les îles qui existent actuellement. En outre, les vues qu'on a sur certains sites grâce à la présence d'une grande étendue d'eau (par exemple, les vues de la ville, depuis l'Ontario Place, ou de la baie Humber) doivent être considérées comme des attraits à exploiter dans l'aménagement du secteur riverain. Il faut s'assurer que les constructions riveraines ne bouchent aucune vue sur le lac ou ne s'avancent trop au bord de l'eau.

Accessible

Les centres d'activité et les collectivités du secteur riverain doivent être accessibles par la route et par les transports en commun, et ces derniers doivent être de plus en plus privilégiés. Le secteur riverain doit être accessible pour l'agrément de tous à pied ou à bicyclette; il faut, au besoin, faire d'importantes améliorations pour créer un passage là où les voies de transport et les corridors ferroviaires font obstacle. Le secteur riverain doit offrir sécurité et accessibilité à tous les groupes de la société, y compris les handicapés, les enfants et les aînés.

Là où le bord de l'eau est accessible au public, il faut l'indiquer clairement. Dans les nouveaux aménagements, il faut prévoir une voie donnant accès au secteur riverain avec la possibilité d'y circuler. Là où l'accès au secteur riverain ne peut être continu, il faut prévoir des voies d'accès à intervalles acceptables, ainsi que des voies de communication parallèles depuis le rivage.

Tout en rendant le secteur riverain accessible à la population de la région, il faut tenir compte des besoins des résidents et prendre toutes les précautions voulues pour leur assurer sécurité et intimité.

Utilisable

Le secteur riverain doit continuer de se prêter à une gamme d'utilisations publiques et privées qui :

- se rapportent principalement à l'eau;
- permettent au public d'avoir accès au littoral, de l'utiliser et d'en jouir;
- mettent en valeur les quartiers résidentiels et favorisent les utilisations commerciales et industrielles appropriées;
- réduisent les déplacements pour le travail par l'équilibre local qu'elles offrent entre les possibilités d'emploi et de logement;

- sont respectueuses de l'environnement, tant par leur forme que par leur fonction;
- entrent le moins en conflit avec les collectivités ou utilisations adjacentes;
- sont conçues et gérées de façon à améliorer le microclimat et à favoriser le bien-être et l'utilisation des lieux à longueur d'année.

Il faut aménager, utiliser et gérer le secteur riverain de façon à améliorer la sécurité des lieux et à limiter le plus possible :

- les atteintes à la sécurité personnelle de la part des autres utilisateurs;
- les inondations et l'érosion;
- les accidents provoqués par des substances dangereuses.

DIVERSIFIÉ

Le secteur riverain doit offrir une diversité de paysages, de sites, d'habitats naturels, d'utilisations, de programmes et d'expériences. Les résidents et les visiteurs profiteront de cette diversité, tout comme les animaux qui vivent dans le secteur riverain, qui s'y arrêtent en cours de migration ou qui y passent l'hiver.

Dans l'ensemble des utilisations et des installations correspondant aux demandes conflictuelles du public, il faut, dans les limites de tolérance de l'écosystème, équilibrer les aspects suivants :

- public et privé;
- urbain et rural;
- régional et local;
- résidentiel et récréatif;
- industriel et commercial;
- milieux bâtis et milieux naturels;
- utilisation à grande échelle et à petite échelle;
- utilisations actives et passives;
- animation et tranquillité;
- gratuité et droits d'admission.

ABORDABLE

L'aménagement et la gestion du secteur riverain doivent être envisagés de façon à offrir des possibilités de renouvellement économique et à tirer le maximum des ressources limitées des gouvernements et du secteur privé.

Dans la mesure du possible, il faut intégrer les objectifs sociaux, écologiques et économiques de façon à pouvoir les atteindre le plus efficacement possible. Par exemple :

- certains projets seraient peut-être plus abordables si les activités étaient coordonnées dans le cadre d'un partenariat avec partage des ressources;
- les projets pourraient être conçus de façon à procurer des avantages multiples;
- un environnement sain est un cadre d'activité économique plus productif.

Il faut envisager les décisions dans une optique à long terme pour que les coûts sociaux et environnementaux des activités proposées entrent en ligne de compte dans les options retenues. Par exemple, si la protection de l'environnement faisait partie des éléments considérés dès le départ, la nécessité de mesures de réhabilitation ultérieures pourrait s'en trouver réduite, de sorte que le projet serait plus abordable et durable à long terme.

Il faut tout une gamme de parcs et d'installations, de façon que tous les groupes de la société,

quels que soient leurs revenus, puissent profiter du secteur riverain. Les projets résidentiels du secteur riverain doivent offrir un éventail de types de logement, y compris des logements à prix abordable.

ATTRAYANT

La conception et l'aménagement doivent assurer la protection, l'amélioration et la création d'endroits distinctifs et mémorables dans le secteur riverain. Il s'agit donc d'atteindre l'excellence dans la conception de tous les aménagements, qu'il s'agisse de quartiers d'habitation ou d'autres types, de bâtiments, d'installations de transport, de parcs, d'installations récréatives, d'ameublement de plein air ou d'autres éléments.

La conception du secteur riverain doit :

- préserver les vues du lac;
- assurer une continuité avec le passé;
- mettre l'accent sur une conception et un regroupement harmonieux des bâtiments;
- tenir compte des rapports entre les bâtiments, les espaces libres et l'eau;
- utiliser des couleurs, des textures et des matériaux harmonieux;
- comprendre une gamme d'aménagements paysagers, depuis le site naturel et sauvage jusqu'à l'aménagement classique très travaillé.

RÉSUMÉ

Grâce à la conception écosystémique, nous pourrons tirer le meilleur parti possible du secteur riverain du Grand Toronto, ce lieu qui a vu la naissance des collectivités peuplant maintenant la région, qui est à la fois source d'eau potable, habitat naturel, site d'activités récréatives et de détente, et qui nous donne vue sur le lac.

Le secteur riverain du Grand Toronto est indissociable, non seulement du lac, mais aussi des 60 bassins versants qui s'y jettent. Avec ces bassins, l'Escarpement de Niagara et la Oak Ridges Moraine, il constitue l'une des biorégions les plus importantes de l'Ontario. Cette biorégion doit toutefois supporter un lourd fardeau économique, social et écologique. La prospérité économique et la qualité de vie n'y sont plus des faits acquis. Par ailleurs, le cadre administratif qui régit la biorégion fait souvent partie du problème, car il relève de systèmes bureaucratiques souvent rigides et d'administrations fragmentées.

En explorant ces questions, la Commission a constaté que la démarche axée sur l'écosystème offre de nouveaux points de vue et de nouveaux moyens d'action.

En considérant les écosystèmes comme des systèmes vivants dont l'homme fait partie, nous sommes mieux à même de comprendre le rôle que nous y jouons maintenant et la responsabilité que nous avons envers les générations futures. Par le passé, les décisions visaient dans bien des cas des objectifs fondamentalement économiques et sociaux, souvent aux dépens de l'environnement. La conception écosystémique s'articule sur le fait que tout est interrelié, ce qui signifie que l'aspect écologique doit faire partie du processus décisionnel, si bien que les relations entre les éléments de l'écosystème sont considérées comme trois anneaux entrelacés : l'environnement, la collectivité et l'économie.

Lorsqu'on regarde la biorégion comme un tout, on en saisit mieux le caractère particulier et l'on peut mieux comprendre les liens entre ses éléments : entre la ville et la campagne, entre les processus naturels et culturels, entre l'eau et la terre, entre les activités économiques et la qualité de vie. On comprend également qu'il est possible de formuler des stratégies économiques régionales exploitant les avantages que présente la région du Grand Toronto.

Il ressort que, pour assurer à la collectivité une vie saine dans des conditions durables, nous devons trouver le moyen d'adapter et d'améliorer

bon nombre des processus que nous appliquons à l'étude, à l'analyse, à la planification, à la révision, à la consultation et à la prise de décisions. Déjà, des changements s'opèrent, manifestes dans divers organismes et processus : les travaux de la Commission Brundtland, les tables rondes nationales, provinciales et territoriales sur l'environnement et l'économie, les initiatives d'un grand nombre de villes, les offices de protection de la nature, les groupes écologiques et les organismes gouvernementaux, la conscience de plus en plus aiguë de l'importance des enjeux que manifeste la population. Le travail de la Commission royale a démontré comment la démarche axée sur l'écosystème peut s'appliquer à des questions et à des lieux précis, comme on le verra plus loin dans ce rapport.

La santé de la biorégion et la qualité de vie qu'on y trouve, de même que la durabilité de l'économie et de la qualité de l'environnement, seront déterminées par ce que nous déciderons de faire des atouts que nous avons en main. La Commission croit que la démarche axée sur l'écosystème peut nous aider à nous assurer un avenir dont le cadre sera un milieu propre, vert, continu, ouvert, accessible, utilisable, diversifié, abordable et attrayant.

CHAPITRE 2 : PRATIQUES DE PLANIFICATION

Comme l'explique la Commission royale dans sa publication numéro 12 intitulée *La planification pour la durabilité* (Doering et al., 1991) :

> À mesure que le travail de la Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto a progressé, il est devenu de plus en plus clair — à la fois par les présentations des représentants et les études mêmes de la Commission — que le présent système de gestion environnementale et de planification de l'utilisation des terres ne propose même pas une protection minimale de l'environnement et moins encore la «démarche axée sur l'écosystème à la restauration et à la remise en état de la région du Grand Toronto», prônée dans *Un point tournant* (CRASRT, 1991).

Le chapitre précédent décrit certains changements que l'on doit apporter aux processus décisionnels, afin de mettre en oeuvre la démarche axée sur l'écosystème dans la région du Grand Toronto. Bon nombre de ces changements nécessitent une certaine forme de planification portant, entre autres, sur l'utilisation des terres dans les municipalités, la gestion des bassins versants, la régénération du littoral et l'aménagement.

Le concept axé sur l'écosystème est si vaste, il présente tellement de facettes, et dépend si étroitement de facteurs qui n'entrent que partiellement dans le champ de compétence des politiciens, des urbanistes, des concepteurs ou des promoteurs, qu'il existe une tendance à être d'accord avec ce principe et à l'approuver en paroles, mais à éviter de définir des pratiques courantes appropriées. Par conséquent, il existe un danger réel qu'au lieu de révolutionner les pratiques de planification, comme elle pourrait et devrait le faire, la démarche écosystémique de la planification ne devienne pareille à une mince couche de vernis appliquée sur les anciennes pratiques, comme le sont les termes «respectueux de l'environnement» et «vert» utilisés en publicité.

Étant donné que nous voulons nous concentrer sur des actes concrets plutôt que sur les concepts ou la rhétorique, le présent chapitre contient quelques idées sur les «pratiques de planification axée sur l'écosystème». Par souci de commodité, nous avons abrégé «planification axée sur l'écosystème» par «planification écosystémique», tandis que le terme «pratique» est utilisé afin de rappeler à nos lecteurs que le rendement constitue l'épreuve ultime de notre engagement en matière de santé et de durabilité de l'écosystème. Par ailleurs, il serait présomptueux d'affirmer que l'on peut réellement «planifier» les écosystèmes, ceux-ci étant trop complexes, interreliés, dynamiques et souvent imprévisibles. Cependant, il est *possible* d'entreprendre une planification qui tienne compte des écosystèmes.

CONTEXTE

On retrouve des suggestions pour la planification des écosystèmes dans le cadre d'un certain

Il y a bien longtemps que la structure des zones urbaines est déterminée par la nature et les êtres humains, par les rivières et les collines, et les chemins de fer et les autoroutes. Il nous reste plusieurs choix et la tâche importante, la planification, ne consiste pas à proposer une nouvelle structure, mais à se servir des points forts de la structure actuelle — et à percevoir cette structure de la façon dont les gens la vivent dans leur quotidien... Toutefois, s'attaquer à ces dures réalités représente un défi beaucoup plus grand et plus stimulant que de rechercher la perfection ailleurs.

Whyte, W. H. 1968. *The last landscape*. Garden City: Doubleday & Company.

nombre d'initiatives récentes ou en cours de réalisation en Ontario. Ces propositions représentent une réponse au besoin de modifier les processus de planification en vue de faire face aux pressions croissantes et incompatibles qui s'exercent sur les terres, sur l'eau et sur les milieux naturels. Voici quelques exemples de ces initiatives :

- la Commission sur la réforme de l'aménagement et de l'exploitation du territoire en Ontario, présidée par John Sewell;
- les travaux du ministère des Affaires municipales visant à écologiser le processus de planification, à préparer un guide vert sur les pratiques de planification, à rationaliser le processus de planification et à élaborer des méthodes pour l'établissement des plans et des politiques provinciales;
- la préparation et la révision de nombreux plans officiels municipaux à l'échelle régionale et locale dans la région du Grand Toronto;
- la coordination, par le ministère des Richesses naturelles, des directives provisoires et de l'étude de planification pour la Oak Ridges Moraine;
- les travaux du Bureau de la région du Grand Toronto comprenant, entre autres, l'étude sur les structures urbaines (*Urban Structure Concepts Study* (Ontario, 1990)) et le document de perspective pour le Grand Toronto de l'an 2021;
- l'étude effectuée par l'ancien député Ron Kanter (1990), intitulée *Space for All*, qui décrit les choix proposés dans la stratégie relative aux espaces verts de la région du Grand Toronto (*GTA Greenlands Strategy*);
- l'examen quinquennal du Plan de l'escarpement de Niagara (Ontario, 1985);
- les recherches menées par le ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation sur des méthodes novatrices visant à protéger les terres agricoles;
- le projet d'amélioration du programme d'évaluations environnementales (PAPÉE) du ministère de l'Environnement;
- les travaux des ministères de l'Environnement, des Richesses naturelles et des Affaires municipales sur les directives visant à intégrer les objectifs de gestion des ressources en eau aux plans municipaux;
- l'examen effectué par le ministère des Richesse naturelles portant sur le rôle, le mandat, le financement et la constitution des offices de protection de la nature;
- le plan d'action correctrice de la communauté urbaine de Toronto.

Ces initiatives ont, pour plusieurs raisons, de très grandes chances d'influer sur les processus de planification à un moment particulièrement important. D'une part, comme on le mentionne précédemment, la biorégion du Grand Toronto en est à un point tournant de son développement. Si l'on ne planifie pas minutieusement les changements futurs, la qualité de l'environnement continuera de se dégrader, ce qui nuira à la qualité de vie.

D'autre part, bon nombre de plans officiels municipaux sont en cours d'examen ou d'élaboration. Deux régions, Peel et York, en sont encore à établir leurs *premiers* plans officiels, tandis qu'à Halton et à Durham, ces plans font actuellement l'objet d'une révision; quant à la communauté

urbaine de Toronto, elle prépare son deuxième plan officiel. Parallèlement, la plupart des municipalités locales amorcent l'examen de leurs plans officiels, et beaucoup de municipalités riveraines préparent un plan d'aménagement du secteur riverain.

On élabore actuellement des plans qui auront d'importantes répercussions sur les types de développement, la salubrité de l'environnement, la vie sociale et la vitalité économique de la région; ces répercussions se feront sentir pendant très longtemps. Il est encourageant de voir que certaines municipalités semblent se tourner vers une planification axée davantage sur l'écosystème; le défi, c'est d'inciter toutes les municipalités à en faire autant, de sorte qu'elles saisissent l'occasion d'assurer à la région un avenir sous le signe de la santé et de la durabilité.

On élabore actuellement des plans qui auront d'importantes répercussions sur les types de développement, la salubrité de l'environnement, la vie sociale et la vitalité économique de la région; ces répercussions se feront sentir pendant très longtemps.

Reconnaissant ces besoins, la Commission a recommandé, dans *Un point tournant*, d'examiner :

> ... les meilleurs moyens d'intégrer la doctrine et les principes d'une démarche axée sur l'écosystème à la *Loi sur l'aménagement du territoire* et aux autres lois provinciales qui s'appliquent à la biorégion du Grand Toronto.

Par la suite, la Commission royale a formé un groupe de travail interdisciplinaire sur l'environnement et la planification, dont le mandat était de préparer un document de travail sur les questions relatives à l'incorporation de considérations d'ordre environnemental au processus de planification d'utilisation des terres, ainsi que de recommander les mesures qui garantiraient une meilleure incorporation. Le rapport de ce groupe de travail, intitulé *La planification pour la durabilité* (Doering et al.), a été publié en juin 1991 et constitue le fondement d'une bonne partie du présent chapitre.

La nature du problème

Dans la conclusion de *La planification pour la durabilité*, on s'entend généralement pour dire qu'actuellement en Ontario, les processus de planification de l'utilisation des terres n'assurent pas une protection adéquate de l'environnement; cependant, les avis sur la nature du problème restent partagés :

> Les environnementalistes s'inquiètent de la détérioration du milieu naturel : perte de régions naturelles précieuses comme les terres humides, les zones boisées et les vallées des rivières; disparition des terres agricoles de choix et des paysages ruraux; pollution des cours d'eau; assèchement des aquifères, etc. Les gouvernements provincial et municipaux doivent faire face à des demandes contradictoires pour l'utilisation et la protection des terres, de l'air et de l'eau, mais ne disposent pas de ressources adéquates pour y répondre. Les promoteurs soutiennent que les exigences environnementales ne sont pas clairement établies, et que les processus de protection de l'environnement ne font qu'entraîner des délais, augmenter les coûts et réduire le nombre d'options.

De toute évidence les problèmes sont nombreux et complexes. Dans les pages qui suivent, on mentionne quelques-uns des problèmes mis en lumière pendant les travaux de la Commission.

Planification ou réglementation?

Les pratiques de planification axée sur l'écosystème existent depuis longtemps, mais elles n'ont pas encore une forme définie. On peut attribuer leur origine à Henry Thoreau, à Aldo Leopold, et à d'autres naturalistes qui les ont précédés ou leur ont succédé. Les premiers clichés pris de la Terre depuis l'espace, au cours des années 60, enchâssaient une vision écologique de la Terre : lorsque les gens ont vu leur planète dans sa totalité — non comme une espèce de boule immense au mouvement mécanique ou de globe terrestre, mais comme un astre vivant et mobile,

Cooksville Creek, Mississauga: l'Office de protection de la nature de Credit Valley et la ville de Mississauga s'efforcent de remettre ce canal, endommagé par des pratiques d'aménagement, à son état naturel.

splendide et fragile — leurs perceptions ont changé. En 1969, Ian McHarg publiait *Design with Nature*, l'un des principaux ouvrages portant sur l'intégration du concept de l'écosystème à la planification de l'utilisation des terres. L'auteur y explique comment les besoins des êtres humains peuvent s'intégrer harmonieusement dans le cadre des milieux naturels, plutôt que d'y être superposés de force, les humains et leur environnement y récoltant chacun des bénéfices.

Au cours du XX^{e} siècle, on a pris davantage conscience des contraintes exercées sur les écosystèmes, mais dans la majorité des cas, on a réagi de façon limitée et au moyen de règlements, plutôt que de considérer la planification dynamique, axée sur l'écosystème et préconisée, entre autres, par McHarg. Dans le même ordre d'idées, les parcs et les réserves sont créés en raison de la disparition des habitats, afin de protéger des espaces de verdure. Des règlements sont mis en application pour régir l'aménagement des zones à risque, à cause des inondations et de l'érosion. Si l'air et l'eau sont pollués, on établit des règlements en vue de limiter les émissions. Plutôt que de reposer sur des plans officiels établis dans une perspective bien définie, la croissance des collectivités s'effectue par étapes, les modifications étant apportées aux plans officiels en vue d'accéder à des demandes ponctuelles d'aménagement.

Par conséquent, on a consacré beaucoup d'efforts et d'argent à élaborer des structures de réglementation appropriées, à rédiger des règlements, à les appliquer ou à en discuter — souvent dans un climat d'hostilité, où les *promoteurs* et les *responsables* de la réglementation se rangent dans des camps opposés.

Dans une telle atmosphère, les promoteurs, qu'ils fassent partie du secteur public ou privé, consacrent plus de temps, d'énergie et d'argent à faire passer le plan par le processus de réglementation plutôt qu'à élaborer ce plan de façon innovatrice. Il en va de même pour les organismes environnementaux qui consacrent plus de temps à l'élaboration de règlements prohibitifs qu'à la planification constructive. Pourtant, ils ont l'impression d'agir dans l'intérêt de la population, car ils empêchent les autres de faire du dommage. Bon nombre d'urbanistes — formés dans le but d'établir et de soumettre des plans relatifs à des questions d'ordre pratique, écologique et

humain — s'aperçoivent qu'une fois entrés dans la fonction publique, leur tâche comporte la négociation et la mise en application des règlements.

Même si les règlements sont une partie essentielle de tout système de gestion de l'environnement, ils ne devraient pas être considérés comme étant une solution de rechange à une planification judicieuse axée sur l'écosystème. Il nous faut rétablir l'équilibre et consacrer plus d'énergie à élaborer des techniques de planification et de conception pratiques et intégrées, les règlements servant à garantir que l'on se conforme à la planification.

Même si les règlements sont une partie essentielle de tout système de gestion de l'environnement, ils ne devraient pas être considérés comme étant une solution de rechange à une planification judicieuse axée sur l'écosystème.

RÔLE DU GOUVERNEMENT PROVINCIAL

En principe, la *Loi sur l'aménagement du territoire* laisse place à l'intégration des facteurs environnementaux dans la planification de l'utilisation des terres et le contrôle de l'aménagement. En pratique, cependant, on arrive difficilement à atteindre cet objectif dans l'application des dispositions qu'elle renferme.

La province peut formuler des commentaires sur les questions environnementales lorsqu'un plan officiel est élaboré ou fait l'objet d'un examen ou de modifications, ou encore lorsque des plans portant sur le lotissement ou les habitations en copropriété sont en cours d'élaboration. Toutefois, l'efficacité de ces processus d'examen est limitée par les mandats étroits de divers organismes environnementaux de la province, leur incapacité générale à arriver à un consensus, leurs ressources insuffisantes et le manque de normes cohérentes et applicables.

Ces difficultés sont envenimées par l'absence de directives provinciales claires en matière de priorités environnementales et de démarches écosystémiques de la planification. Par conséquent, il existe de grandes différences entre les démarches adoptées par les municipalités relativement aux questions environnementales, suivant la volonté politique, les priorités municipales, les ressources et l'expertise. Certaines municipalités n'approuvent qu'en paroles la protection environnementale, tandis que d'autres essaient de l'appliquer de leur mieux, avec des degrés de réussite très variables. Ces démarches ponctuelles et peu cohérentes n'assurent aux écosystèmes qu'une protection très inégale, et les promoteurs éprouvent beaucoup de difficulté à se familiariser avec les règles du jeu.

Par exemple, l'article 3 de la *Loi sur l'aménagement du territoire* permet à la province de formuler des déclarations de principes applicables à l'aménagement municipal lorsqu'il s'agit de questions d'intérêt provincial. Toutefois, jusqu'à maintenant, la formulation de déclarations de principes a été un processus lent, générateur de discordes. Les seules déclarations de principes en vigueur actuellement portent sur les lits d'inondation, les agrégats et l'habitation. Comme on l'explique dans *La planification pour la durabilité* :

> Ainsi, des guerres de territoire interministérielles et intraministérielles au sujet des priorités et du contrôle empêchent les gouvernements d'en arriver à des ententes sur la substance des déclarations de principes. Un manque de volonté politique, et l'attitude selon laquelle il est parfois plus facile et plus sûr de ne rien faire, limitent le leadership provincial. Entre-temps, les décisions en matière d'utilisation des terres continuent cependant à être prises sans qu'il n'y ait de déclaration claire sur les priorités provinciales en matière d'environnement.

La Déclaration de principes sur les terres humides en est un bon exemple. Après dix ans de discussions et de paperasserie, les ministres des Affaires municipales et des Richesses naturelles ont annoncé, en septembre 1991, encore une autre version préliminaire de cette déclaration. Le gouvernement ontarien classe les terres humides selon leur importance sur le plan provincial — d'après leurs valeurs biologiques, sociales et

Je suis persuadé que dès le début, le Créateur destinait ces marécages, ces tourbières et ces marais à demeurer des réservoirs naturels, et l'on doit s'interroger et réfléchir longuement avant de les éliminer en vue de quelque autre usage.

Citation attribuée à Samuel Woodstock, personnage fictif qui a écrit dans *Our Valley*, bulletin des offices de protection de la nature, et que l'on a publiée dans le livre de Richardson, A.H. 1974. *Conservation by the people: the history of the conservation movement in Ontario to 1970.* Toronto : University of Toronto Press.

hydrologiques — cette échelle comportant sept catégories différentes. La Commission royale a noté avec satisfaction que la dernière déclaration de principes provisoire inclut les classes I à III dans sa définition de terres humides d'intérêt provincial qui entrent dans le champ d'application de cette déclaration de principes.

Cependant, à bien d'autres égards, la déclaration de principes provisoire sur les terres humides est décevante. Elle ne comporte pas de perspective de démarche écosystémique et, si elle est adoptée telle quelle, elle n'assurera qu'une protection très restreinte des terres humides en Ontario.

Comme toute autre déclaration de principes émise en vertu de l'article 3 de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, la déclaration de principes sur les terres humides peut seulement exiger que les municipalités "tiennent compte" de ses dispositions. Cela signifie que l'on doit prendre vraiment en considération la déclaration de principes, et que l'on doit fournir une explication si l'on décide de passer outre à ses dispositions, mais il n'est pas nécessaire qu'elle constitue le fondement des décisions. La déclaration de principes provisoire renferme d'autres points faibles, notamment :

- elle ne met pas l'accent sur les rapports écologiques dans les milieux humides, ni entre les terres humides et les terres environnantes, ni sur les influences exercées en amont;
- elle ne prévoit pas de zones tampons autour des terres humides;
- elle ne définit pas clairement les utilisations compatibles des terres, l'aménagement et le rôle des terres humides;

Carruther's Creek Marsh, Ajax

Carte 2.1 Demandes de développement à l'étude, ville de Vaughan

- elle n'interdit pas la présence d'installations ou de services publics sur des terres humides d'intérêt provincial;
- elle n'exige pas que l'on modifie les documents de planification (plans officiels, règlements de zonage, etc.) dans un délai précis, conformément à la déclaration de principes;
- elle n'encourage pas les municipalités à protéger les terres humides qui ne sont pas classées comme étant d'intérêt provincial (classes IV à VII), bien que celles-ci puissent être importantes à l'échelle locale.

PLANS MUNICIPAUX

La plupart des municipalités du sud de l'Ontario possèdent des plans officiels. Toutefois, ces plans ne prévoient pas de cadre de travail à long terme en ce qui a trait aux modifications. Au contraire, une démarche réactive explique la répartition et la forme des changements apportés aux plans officiels, ces modifications faisant suite à des demandes ponctuelles d'aménagement. Par conséquent, dans bon nombre d'endroits, on croit que le développement peut être permis presque partout, sans tenir compte des terres agricoles ou des espaces ouverts désignés dans le plan officiel.

Dans certains cas, l'absence d'un plan officiel à jour pour guider le développement a été attribuée au gouvernement provincial, pour qui le développement ne peut être approuvé que si des servitudes (aqueduc et égouts) sont en place. Ainsi, dans les régions de York et de Durham, on a apporté, petit à petit, des modifications au plan officiel, selon les surplus de capacité mesurés dans différentes parties du réseau d'égouts collecteurs.

Cette façon de procéder tend à décourager les municipalités locales des diverses régions d'entreprendre une planification à long terme. Il semble courant de négliger les plans d'utilisation des terres existants; à preuve, il suffit de comparer les désignations des plans officiels à la répartition des demandes de développement. La carte 2.1 illustre une situation type, en l'occurrence la ville de Vaughan. Il faut souligner qu'en 1989, parce que l'on s'interrogeait sur les implications d'un développement par étapes à Vaughan, on a décidé d'effectuer un examen des politiques municipales en vue d'étudier les options futures et de produire

un cadre de travail de politique pour l'utilisation des terres et le développement.

LES ÉCOSYSTÈMES TRANSCENDENT LES LIMITES MUNICIPALES

Une autre restriction importante aux processus de planification municipale réside dans le fait que bon nombre de caractéristiques et de processus propres aux écosystèmes — cours d'eau, eaux souterraines, forêts, populations fauniques et leurs migrations, déplacement d'air — transcendent les limites municipales. Les fondateurs des offices de protection de la nature l'ont bien compris, dans les années 1940. A.H. Richardson (1974), dans *Conservation by the People*, présente une citation du professeur A.F. Conventry, tirée de sa brochure de 1941 intitulée *Conservation and Post War Rehabilitation* :

> Les ressources naturelles forment un système en équilibre fragile, dans lequel toutes les parties sont interdépendantes et ne peuvent être exploitées séparément avec succès. Dans le contexte actuel, on doit coordonner les connaissances pertinentes que l'on possède et leur mise en application au besoin, puis élaborer un plan détaillé de l'utilisation des ressources naturelles qui couvre l'ensemble des besoins publics.

L'article 21 de la *Loi sur les offices de protection de la nature* formule très clairement cette optique; en effet, il stipule qu'une autorité a le pouvoir de «faire des recherches et de mener des enquêtes sur le bassin hydrographique, et de prévoir un programme de protection, de restauration, de mise en valeur et de gestion des richesses naturelles qui s'y trouvent.»

Cependant, l'article 28 limite les pouvoirs réglementaires des autorités aux domaines suivants : l'utilisation de l'eau, les changements aux cours d'eau, la construction et le remblayage dans les lits d'inondation.

Étant donné que la *Loi sur l'aménagement du territoire* ne prévoit pas la planification dans des zones dont l'etendue dépasse celle des régions et des comtés, il n'existe pas de cadre juridique pour la planification de l'utilisation des terres dans des zones définies en fonction des écosystèmes, par exemple, les bassins versants, la Oak Ridges Moraine et la biorégion du Grand Toronto. Il serait possible de remédier à la situation s'il y avait concertation entre les municipalités et les autorités de protection de la nature en matière de planification des zones définies à l'échelle des écosystèmes, mais il n'y a rien, à l'heure actuelle, qui encourage ce genre de démarche. Par exemple, le gouvernement provincial pourrait instaurer des mesures incitatives sous forme de financement de programmes précis ou de projets importants conditionnel au respect des exigences provinciales.

Une restriction importante aux processus de planification municipale réside dans le fait que bon nombre de caractéristiques et de processus propres aux écosystèmes — cours d'eau, eaux souterraines, forêts, populations fauniques et leurs migrations, déplacement d'air — transcendent les limites municipales.

Il existe quelques exceptions à cette situation courante. Le Plan de l'escarpement du Niagara est fondé sur une loi spéciale, la *Loi sur la planification et l'aménagement de l'escarpement du Niagara*, votée en 1973 et qui vise à protéger cette magnifique forme de relief et les terres avoisinantes en les considérant essentiellement comme un milieu naturel continu. Les directives et l'étude de planification qu'a récemment préparées la Province pour la moraine Oak Ridges indiquent que l'on reconnaît fermement la nécessité d'effectuer une planification axée sur les écosystèmes.

Dans l'ensemble, cependant, il semble difficile de mettre en application des mesures axées sur les écosystèmes, telles que le plan pour les bassins versants et le plan d'action correctrice. Même si tous les offices de protection de la nature ont établi des plans en 1983, leur mise en application a été entravée par le manque de coordination et d'engagement de la part des compétences en cause, mais aussi parce que la province n'exige pas que les recommandations et les stratégies relatives

aux plans pour les bassins versants soient intégrées aux processus de planification municipale et de contrôle de l'aménagement. Ces questions ont été mises en lumière par le Comité consultatif des évaluations environnementales dans son rapport intitulé *The Adequacy of the Existing Environmental Planning and Approvals Process for the Ganaraska Watershed* (Byer, Gibson, et Lucyk 1989). Le comité a constaté ce qui suit :

> . . . le caractère interjuridictionnel du bassin versant et de la moraine représente un défi de taille en matière de planification de l'utilisation des terres écologiquement vulnérables, surtout en raison du problème des effets cumulatifs. Chaque municipalité possède ses propres priorités et objectifs en fonction des enjeux particuliers qui relèvent de sa compétence. En l'absence d'initiatives spéciales, il est peu probable que les décisions des municipalités respectives soient cohérentes dans leur approche en matière de protection environnementale, ou qu'elles reflètent une compréhension approfondie des mesures requises pour assurer une protection globale de la qualité de l'environnement.

Le comité a également souligné que l'Office de protection de la nature de la région de Ganaraska n'a qu'une capacité limitée pour traiter ces questions, car il n'a ni le mandat ni le pouvoir d'établir et de mettre en application des politiques de planification pour le bassin versant.

Conception et normes

On peut citer de nombreux cas où les normes prévues pour garantir la sécurité publique ou l'efficacité technique des ingénieurs ont malheureusement pour conséquence de restreindre les possibilités créatrices.

Par exemple, l'élargissement des rues se fait souvent au détriment des arbres, que l'on coupe inutilement et, semble-t-il, à la guise des ingénieurs de la circulation routière, qui auraient pu les épargner au prix de quelques petits inconvénients pour la circulation des automobiles et des camions. Malheureusement, il ne s'agit pas de caprices, mais du fait que les ingénieurs sont prisonniers des règles techniques. Personne — ni ceux qui ont commandé le projet d'élargissement des rues, ni même le Premier ministre du Canada — ne peut changer les paramètres de conception établis sans risquer de responsabiliser l'ingénieur pour faute professionnelle. Étant donné que ces normes sont fondées, entre autres, sur les concepts de sécurité publique, l'organisme qui engage un ingénieur s'expose à des sanctions si le devis ne satisfait pas aux normes. Donc, l'arbre est coupé, à moins que l'on ne change les normes.

Les normes influent également sur la forme et le type de croissance urbaine, par exemple, les normes sur la superficie des terrains, les marges de recul, la largeur des routes, les trottoirs, les services publics, les égouts d'eaux pluviales et d'autres éléments. Elles régissent, entre autres, la superficie de terrain utilisée pour la construction de maisons, l'aménagement urbain, l'étendue des surfaces pavées, le type d'installation d'évacuation des eaux usées. Il semble difficile, cependant, de changer des normes bien enracinées dans les processus de planification municipale et d'approbation du développement. Par exemple, de nombreuses municipalités semblent hésiter à répondre aux demandes de promoteurs en matière de zonage en vue de permettre la création de lots plus petits — bien que ceux-ci soient un facteur important dans l'établissement de municipalités à concentration plus élevée et dans la construction de maisons à prix abordables. Certains semblent s'inquiéter que cela n'entraîne une «dévaluation» de leur collectivité et une diminution de la valeur des propriétés avoisinantes.

Il faudrait réexaminer les normes en matière de développement et d'infrastructure en fonction des valeurs actuelles et des exigences que comporte l'impératif environnemental. Bien qu'elles représentent la sagesse acquise grâce à d'innombrables comités, elles se fondent essentiellement sur les valeurs humaines et peuvent être révisées si les valeurs changent. C'est justement ce qui est arrivé par le passé — on n'a pas toujours exigé d'avoir des fenêtres dans les chambres à coucher, par exemple, et les normes doivent continuer à changer si l'on veut maintenir ou accroître la santé de notre collectivité.

NOUVEAU COUP D'OEIL SUR LES BANLIEUES

La croissance des banlieues s'est accompagnée d'une prolifération de l'automobile. Ainsi, les familles de classe moyenne pouvaient-elles fuir l'activité bruyante des commerces et des industries de la ville pour vivre dans la paix que leur promettait la banlieue. Cependant, ce qui est ironique mais non pas surprenant, plus les gens envahissaient les banlieues, plus elles perdaient leur air de tranquillité. Cette ruée vers les banlieues ne fut pas sans entraîner des perturbations environnementales, financières et (dans certains cas) sociales.

De plus, comme les gens continuent à s'établir toujours plus loin des centres-villes, ils contribuent ainsi à supprimer des terres agricoles et des espaces naturels fort précieux. Chaque nouveau lotissement de faible densité congestionne davantage les routes, car les automobilistes doivent conduire sur de plus longues distances pour se rendre au centre de la ville, pour leur travail et pour leurs loisirs. Le fait de faire ainsi la navette entre la ville et la banlieue, les moteurs tournant au ralenti dans d'interminables attentes augmente la pollution atmosphérique et accroît le niveau de stress. Et puis, fait déplorable, cette façon d'aménager le territoire contribue souvent et inflexiblement à l'isolement social, car elle s'adresse surtout aux «ménages typiques». Finalement, ces quartiers de faible densité engendrent des frais élevés de viabilité et constituent une mauvaise utilisation des terres.

Le groupe de River Oaks a présenté dernièrement à Oakville un projet d'habitation par lequel il essaie de remédier à plusieurs de ces problèmes; il témoigne d'une nouvelle façon d'envisager l'urbanisme, car il vise à préserver, de façon générale, la qualité de la vie tout en respectant le milieu naturel.

Selon ce projet, la densité des banlieues serait comparable à celle des quartiers de ville traditionnels, ce qui réduirait la superficie des terres à bâtir. Le modèle des maisons s'inspirerait des tendances actuelles de la démographie — ménages réduits, population vieillissante, augmentation du nombre de familles monoparentales, augmentation du nombre de ménages constitués de gens qui sont apparentés ou non. La plupart des logements seraient transformables, en ce sens qu'ils pourraient être soit agrandis, soit réduits, selon les besoins, ce qui permettrait aux résidents de demeurer dans le quartier même si leur situation familiale ou financière venait à changer.

Les lotissements de faible densité à vocation unique contribuent souvent à isoler les gens sur le plan social, et ce, de deux façons. Tout d'abord, beaucoup de ces banlieues sont des «villes dortoirs» où il n'y a guère d'emplois et où l'on ne peut guère se divertir. Ensuite, la plupart de ces banlieues sont aménagées de façon à privilégier la propriété privée (grandes cours clôturées, etc.) plutôt que les espaces publics. Le groupe de River Oaks propose un autre modèle de banlieue où le faisceau des rues et des avenues mettrait soigneusement en valeur certains éléments propres à favoriser le bon voisinage, comme les perrons, les balcons, les trottoirs, les arbres en bordure des rues, l'éclairage, les espaces ouverts. Grâce à la proximité du nouveau centre commercial d'Oakville, sans compter les marchands du coin, il sera possible de s'y rendre à pied ou à bicyclette pour faire ses achats ou obtenir des services.

Comme les lots seront plus petits, que les frais de viabilité seront moins élevés et que les gens auront l'option de faire finir les travaux à une date ultérieure, les logements de River Oaks seront plus abordables que dans les environs. En outre, les logements seront davantage diversifiés et davantage abordables grâce à l'intégration de logements coopératifs et sans but lucratif, situés ici et là dans le quartier, plutôt que de grands ensembles d'habitations isolées.

Le projet de River Oaks a aussi pour objectif de minimiser l'effet de l'aménagement sur l'environnement et de relier la communauté à son milieu naturel. Plutôt que de niveler les lieux et d'en enlever toute végétation, comme on le fait normalement, on respectera, dans la mesure du possible, la topographie naturelle et on y laissera les arbres qu'on n'aura pas besoin d'abattre.

Ce projet et les autres que propose le groupe de River Oaks accordent une importance particulière à la gestion des eaux pluviales, car il y a percolation de la pluie et de la neige par le sol; ces eaux

Un projet de logement présenté récemment à Oakville envisage dans une nouvelle perspective l'aménagement des banlieues.

atteignent ainsi plus lentement la nappe souterraine et les ruisseaux des alentours. Cela fait contraste avec la gestion coutumière des eaux pluviales qui consiste à laisser s'engouffrer de grandes quantités d'eau dans les canalisations reliées aux cours d'eau voisins, ce qui accélère l'érosion et détériore la qualité de l'eau.

La proposition vise à offrir aux futurs résidents une bonne qualité de vie et un milieu naturel sain. Pour que ce genre de projet d'habitation puisse se réaliser, il faut rezoner les terrains pour qu'ils soient mi-résidentiels mi-commerciaux et pour qu'on puisse y construire des logements transformables, et les normes doivent être rajustées en fonction de la superficie des lots et de la grandeur des rues qu'on se propose d'y aménager, en fonction aussi des servitudes des services d'utilité publique et des marges de recul. Si l'on adapte les normes d'aménagement à ce genre de proposition et si les autres promoteurs emboîtent le pas, les banlieues pourront, à l'avenir, croître et se développer d'une manière beaucoup plus durable.

ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

On se demande de plus en plus si l'on tient compte de toutes les répercussions environnementales qu'ont la planification de l'utilisation des terres et les décisions en matière de développement. Cette attitude se reflète dans le nombre des demandes soumises relativement à la désignation de questions de planification — comme des modifications de plans officiels ou de zonage, ou des approbations de lotissement — en vertu de la *Loi sur les évaluations environnementales*. Dans *La planification pour la durabilité* (Doering et al., 1991), on énumère les raisons possibles de cet état de choses :

- une préoccupation publique selon laquelle le processus de planification municipale ne traite pas adéquatement des problèmes environnementaux;
- de la méfiance face aux compétences et aux motifs des politiciens ou des fonctionnaires municipaux;
- de la méfiance envers le processus d'examen du gouvernement provincial;

- le désir d'obtenir une aide financière pour les intervenants (disponible pour les audiences à la Commission des évaluations environnementales, mais pas dans le cas des audiences à la Commission des affaires municipales de l'Ontario);
- le désir de faire passer le fardeau de la preuve du plaignant (la population ou un organisme gouvernemental) au promoteur;
- la nécessité d'assurer l'examen des autres options d'un projet et des autres modalités d'application (la *Loi sur l'aménagement du territoire* ne l'exige pas);
- de l'information et une analyse environnementale inadéquates.

Des complications surgissent également lorsque les exigences de la *Loi sur l'aménagement du territoire* empiètent sur celles de la *Loi sur les évaluations environnementales* (LÉE). C'est souvent le cas lorsqu'il s'agit des activités d'un gouvernement municipal — concernant essentiellement l'instauration ou l'amélioration des infrastructures.

La construction d'infrastructures municipales comme les routes, l'approvisionnement en eau et l'épuration des eaux usées — entre dans le champ d'application de la *Loi sur les évaluations environnementales* par l'intermédiaire des processus municipaux d'évaluations de classe. Dans de nombreux cas, des complications surgissent parce qu'il n'y a pas eu de coordination entre les processus d'évaluations environnementales des classes et les processus d'approbation et de planification de développement municipal en ce qui a trait aux infrastructures. Par exemple, si les modifications d'un plan officiel ont déjà été accordées pour permettre des aménagements, il peut s'avérer inutile, quoique la LÉE l'exige, de tenter d'évaluer les solutions de rechange afin d'instaurer des infrastructures qui sont à la base de ce développement. En attendant l'évaluation de classe, les promoteurs sont dans l'incertitude et subissent des retards. De plus, les processus de participation publique se compliquent en raison des deux courants d'activité qu'ils imposent, chacun ayant ses propres rapports, réunions et structures administratives.

Une autre difficulté de l'évaluation environnementale individuelle réside dans l'impossibilité de prendre en considération les effets cumulatifs, c'est-à-dire les effets combinés de toutes les activités dans une zone donnée sur une certaine période de temps, s'additionnant aux répercussions progressives des nouvelles contraintes exercées par des projets particuliers. Pour évaluer ces effets, il faut tenir compte des deux facteurs principaux suivants : une compréhension globale de toutes les conditions environnementales dans la zone en question, ainsi qu'une évaluation de la façon dont ces conditions changent ou vont probablement changer, selon divers scénarios.

Une difficulté de l'évaluation environnementale individuelle réside dans l'impossibilité de prendre en considération les effets cumulatifs.

Voici quelques exemples d'effets cumulatifs :

- les effets provoqués par diverses composantes sur la qualité de l'eau du secteur riverain : stations d'épuration des eaux usées, égouts évacuateurs unitaires, égouts pluviaux, cours d'eau et dépôts atmosphériques;
- la fragmentation des habitats fauniques résultant de nombreux changements de l'utilisation des terres;
- les effets indirects, comme dans le cas de l'aménagement du cours supérieur d'une rivière entraînant la sédimentation sur les terres humides situées en aval;
- la synergie des divers polluants, comme la formation de l'ozone des basses couches de l'atmosphère à partir du dioxyde d'azote et de composés organiques volatiles soumis aux rayons du soleil.

Partie fragmentée de Black Creek

En fait, la prise de décisions par étapes contribue aux effets cumulatifs. Il se peut que la construction d'un pont sur un ruisseau ait des répercussions minimales sur l'environnement; cependant, les effets peuvent être néfastes si l'on ajoute un nouveau collecteur principal, creuse un puits, remblaye une partie d'un terrain marécageux et redresse une courbe dans le ruisseau. En vertu de la *Loi sur les évaluations environnementales*, chacun de ces projets est examiné dans le cadre d'un processus distinct, et il n'existe aucun mécanisme pour évaluer leurs effets combinés. Cette situation soulève des questions essentielles :

- Peut-on coordonner les efforts d'évaluation environnementale et de planification municipale de façon à ce que cette dernière réponde à certaines exigences de l'évaluation environnementale?
- Devrait-on utiliser le processus d'évaluation environnementale pour évaluer les solutions de rechange et les projets individuels étant donné l'absence d'un plan global axé sur l'écosystème régissant l'utilisation des terres et les infrastructures?

Des considérations de ce genre ont incité la Région de Halton à proposer, en collaboration avec les ministères des Affaires municipales et de l'Environnement, un processus pour faire concorder l'examen de la structure urbaine de Halton (Halton Urban Structure Review) avec les exigences de l'évaluation environnementale relatives aux infrastructures (aqueduc, égouts, égouts pluviaux et routes) nécessaires à la croissance future de la région. Si elle est fructueuse, cette méthode innovatrice pourrait constituer un bon exemple de l'intégration du processus de planification municipale à celui de l'évaluation environnementale.

RÉSUMÉ DES PRINCIPAUX PROBLÈMES

Sans aucun doute, il est urgent que l'on adopte une démarche écosystémique pour la planification. Le temps est révolu où l'on considérait comme acquis d'avoir une économie en plein essor et de jouir de ressources naturelles apparemment illimitées. Avec ses quelque quatre millions d'habitants, la région subit déjà de sérieuses contraintes sur les plans environnemental, social et économique. Même si la population restait stable, il faudrait tenir compte de ces contraintes afin de rétablir la santé et la vitalité de l'écosystème. Cependant, étant donné que l'on prévoit une croissance démographique de 50 p. 100 d'ici l'an 2021 — la population atteignant environ six millions de personnes — on se pose de sérieuses questions sur la façon que cette croissance peut avoir lieu sans dégrader davantage la biorégion.

Malheureusement, les pratiques actuelles ne sont pas à la hauteur de la situation. Elles sont inadéquates en raison de leur trop grande dépendance envers des règlements visant à contrôler l'utilisation des terres et le développement, règlements qui sont eux-mêmes fondés sur des politiques et des normes dépassées. Notre capacité

Il faut prendre des décisions polyvalentes et flexibles pour préparer la vie dans les zones urbaines de l'avenir, en prévoyant autant d'options pour nos enfants et nos petits-enfants, que celles qui nous ont été léguées par nos parents et nos grands-parents. Cette philosophie nécessite un engagement minimal, soit de gérer les endroits où nous vivons en fonction d'une perspective temporelle couvrant cinq générations.

Jacobs, Peter. 1991. *Le développement durable en milieu urbain.* p. 25. Montréal accueille le troisième sommet des grandes villes du monde.

d'effectuer une planification axée sur l'écosystème est restreinte par les limites municipales, les structures politiques et le cadre rigide des compétences qui font obstacle aux tentatives de collaboration. Et pendant que les fonctionnaires poursuivent laborieusement de nombreuses études, qu'ils tentent d'élaborer des politiques et d'amender des lois, l'environnement continue à subir des dommages et des pertes.

VERS DES PRATIQUES DE PLANIFICATION AXÉES SUR L'ÉCOSYSTÈME

Par ailleurs, un processus amélioré de planification de l'utilisation des terres et des bassins versants, pourrait influer grandement sur l'orientation du développement futur vers des endroits appropriés du point de vue environnemental, ainsi que sur son déroulement, de façon à pouvoir protéger l'écosystème et à le mettre en valeur.

Les travaux de la Commission elle-même ont porté sur certaines pratiques de planification axée sur l'écosystème. Dans *Un point tournant*, elle formule neuf principes et en explique les modalités d'application dans tout le secteur riverain. *L'évaluation environnementale d'East Bayfront et du secteur industriel portuaire* a mis l'accent sur la santé de l'écosystème et a donné lieu à des recommandations pour protéger, restaurer et mettre en valeur l'écosystème de l'endroit. Dans *La planification pour la durabilité*, la Commission a examiné les façons d'intégrer la protection environnementale à la planification de l'utilisation des terres. Un atelier de la Commission chargé d'évaluer les effets cumulatifs a publié un document technique intitulé *Towards Ecosystem-Based Planning: A Perspective on Cumulative Effects* (Davies, 1991). Ce rapport final résume les études effectuées sur plusieurs opérations concrètes de planification, dans les chapitres suivants : «Assainissement d'un bassin versant urbain : l'histoire de la rivière Don», «Garrison Common», et «Toronto Central Transportation Corridor»

À la lumière de ces travaux, le présent chapitre renferme une perspective sur l'avenir et les grandes lignes du volet pratique de la planification axée sur l'écosystème. Comme on le mentionne précédemment, il est beaucoup trop facile «d'écologiser» la formulation des plans d'ensemble traditionnels. La tâche qui attend les planificateurs de la région de Toronto est bien plus considérable et stimulante. Ils doivent transposer le concept écosystémique en des méthodes concrètes visant à améliorer la qualité de vie; préparer des modèles d'utilisation des terres; établir l'équilibre entre la demande, la capacité et la technologie; favoriser le développement économique et évaluer les scénarios possibles pour l'avenir. Ces mesures doivent s'appliquer au milieu naturel et au milieu bâti à tous les échelons de la planification, aussi bien pour la région que pour un endroit en particulier, tant pour les activités du secteur privé que pour celles du secteur public. Nous verrons d'abord de quelle façon la démarche écosystémique diffère de la majorité des démarches traditionnelles.

SANTÉ DE L'ÉCOSYSTÈME, DURABILITÉ ET QUALITÉ DE VIE

L'une des principales différences entre la planification axée sur l'écosystème et la planification traditionnelle de l'utilisation des terres est que la première met l'accent sur la nécessité de concilier la santé de l'écosystème, la qualité de vie et la vitalité économique. De son côté, la planification traditionnelle a plutôt tendance à mettre l'accent sur la répartition des utilisations des terres

en fonction d'impératifs sociaux et économiques. Selon la démarche écosystémique, on n'évalue pas les politiques et les projets en fonction de leurs avantages économiques seulement, ou d'après leur contribution à l'habitation, aux loisirs ou à d'autres objectifs sociaux. On les évalue également en fonction de leur capacité à rétablir et à améliorer la santé de l'écosystème dans une région.

Dans la planification écosystémique, les *interactions* dans les écosystèmes — par exemple, entre les pratiques d'utilisation des terres et les pêches ou entre l'expansion tentaculaire, l'utilisation de l'automobile et la pollution atmosphérique — deviennent des pivots de la recherche, de l'analyse et de la prise de décisions. Cela signifie que l'on peut trouver des solutions plus efficaces et innovatrices à des questions qui sont le résultat inévitable de relations complexes.

La planification écosystémique se place également dans une optique de changement à long terme, plutôt que dans la recherche de solutions à court terme, prises rapidement. La perspective à long terme aide les intervenants et les organismes à élaborer des stratégies visant la durabilité — en prolongeant la perspective temporelle de la planification au-delà de la durée habituelle de dix ans des plans officiels ou de trois à cinq ans correspondant au mandat d'un politicien. Nous devons penser à ce que seront les collectivités et leurs milieux dans cinquante ans ou plus.

Diversité

La planification écosystémique diffère de nombreuses méthodes traditionnelles en mettant l'accent, de diverses façons, sur l'importance de la diversité naturelle et culturelle.

Les systèmes écologiques naturels sont habituellement des regroupements complexes d'espèces et d'habitats. Parallèlement, les villes qui se sont développées lentement et de façon organisée renferment généralement une heureuse juxtaposition de lieux de travail de loisirs et de vie familiale, ainsi qu'une amalgame de styles et de structures datant de plusieurs décennies et même de siècles. Il est donc plus probable que la démarche écosystémique préconise un réseau d'utilisations mixtes tissé finement, plutôt que de grands quartiers isolés servant à une seule fin.

De plus, il peut être utile de penser à la diversité dans les types d'utilisation des terres. Les Inuit ont plusieurs mots pour désigner la neige, mais nous n'en avons qu'un seul, car la neige ne joue pas un rôle aussi vital dans la vie urbaine que dans l'Arctique. De même, les plans d'utilisation

Cabbagetown, Toronto : les résidents jouissent d'une heureuse juxtaposition de lieux de travail, de loisirs et de vie familiale, sans trop se déplacer.

des terres n'ont souvent qu'un seul terme — espace libre — pour désigner toutes les terres non bâties dans un secteur, mais contient beaucoup d'expressions relatives aux milieux bâtis : résidentiel, commercial, industriel, de transport, institutionnel. Au fur et à mesure que l'on concentrera davantage notre attention sur les besoins du milieu naturel et ses variations, de nouveaux termes seront créés pour décrire l'utilisation des terres dans les espaces libres.

Infrastructure des espaces verts

L'organisation des peuplements — le profil des mouvements, des utilisations, des formes architecturales et des paysages — influe sur leur salubrité, leur beauté et leur rôle. En d'autres termes, il y a des rues, des pâtés de maisons, des bâtiments, des parcs, des voies ferrées, et des autoroutes que l'on a conçus de façon à les rendre plus sûrs, plus salubres, plus beaux ou plus fonctionnels que d'autres.

Selon la méthode traditionnelle, l'organisation d'une collectivité se fait en fonction des servitudes (habituellement des égouts souterrains) et des rues, c'est-à-dire de l'infrastructure. En général, on gère les principaux éléments naturels en les éliminant ou en les évitant. Dans la région du Grand Toronto, il en résulte des peuplements qui traversent tout simplement le milieu naturel. Ce type de développement entraîne parfois des juxtapositions intéressantes, mais il s'agit d'un procédé aléatoire.

Dans bon nombre de plans d'utilisation des terres, on décrit souvent avec cynisme les milieux naturels et les autres espaces libres comme étant des milieux épargnés par la planification. En général, le processus de planification commence par l'attribution des terres utilisées pour les résidences, les commerces, les établissements et les industries, le réseau routier constituant le lien principal. On effectue la répartition des terres en fonction de la demande prévue pour ces utilisations, si l'emplacement et les servitudes peuvent prendre en charge les aménagements proposés.

Que se passerait-il si l'on tenait compte prioritairement de la demande pour des milieux naturels? Quelle superficie de terre devrait-on attribuer à la nature? Quelle superficie serait assignée aux autres types d'espaces libres? Quelles fonctions ces terres peuvent-elles remplir sur le plan de l'écologie, de l'esthétique, de l'urbanisme et des loisirs?

Cette approche donnerait lieu à une façon différente d'organiser la morphologie des zones urbaines, en fonction d'une «infrastructure des espaces verts» qui serait continue et complètement reliée, les milieux naturels constitueraient l'assise de cette infrastructure, et l'on considérerait les espaces libres, non comme étant des espaces dépourvus de bâtiments, mais comme un aménagement en soi. Cet aspect fera partie du domaine public et sera aussi important et déterminant que le réseau routier; en outre, il aura des répercussions aussi considérables que celles des routes sur la morphologie des zones urbaines. Dans le chapitre intitulé «Les couloirs de verdure» du présent rapport, on souligne que ces couloirs de verdure peuvent aussi offrir toute une gamme d'avantages sur le plan de l'écologie, des loisirs et de l'économie. Une infrastructure des espaces verts peut aussi inclure les habitats naturels, les formes de relief telles que les falaises, les vallées, les hauts plateaux, les plages et les escarpements, les aquifères et les zones d'alimentation, les terres rurales, les paysages patrimoniaux, les parcs, les sentiers et autres espaces libres ainsi que les sites archéologiques.

Dans bon nombre de plans d'utilisation des terres, on décrit avec cynisme les milieux naturels et les autres espaces libres comme étant des milieux épargnés par la planification.

Patrimoine

Comme on le souligne au chapitre 1, une démarche écosystémique de la biorégion nécessite une compréhension de son patrimoine naturel et culturel, et une capacité de respecter ce patrimoine. Le développement traditionnel met souvent le passé au rancart pour faire place à tout ce qui est

nouveau et moderne. Mais comme le démontre le chapitre «Assainissement d'un bassin urbain», la topographie et les paysages naturels peuvent servir à définir la morphologie des zones urbaines, assurant ainsi une certaine continuité avec le passé et préservant des éléments importants du paysage.

De la même façon, dans les peuplements existants, il y a possibilité d'adapter et de réutiliser les anciens bâtiments tout en préservant le caractère historique des rues, des voies ferrées et des espaces libres. Dans le centre-ville de Toronto, par exemple, on a adapté un grand nombre de vieux bâtiments industriels et commerciaux le long des rues Front, King, Adelaide et Richmond aux besoins d'une variété d'utilisateurs, comme les firmes d'ingénierie et les agences de publicité. Par contre, on a pratiquement oblitéré la valeur patrimoniale du secteur riverain central à partir de la rue Yonge jusqu'à la rue Bathurst (le Queen's Quay Terminal, le Pier 4 et le Power Plant y faisant exception). Heureusement, il y aura d'autres possibilités de mieux intégrer le patrimoine architectural du secteur riverain lorsque l'on procédera au réaménagement d'endroits comme la Garrison Common, l'East Bayfront et le secteur industriel portuaire.

Avec beaucoup de soin et d'imagination, on peut utiliser les éléments existants pour créer une ville où il est plus intéressant et plus stimulant de vivre et de travailler; on peut aussi économiser en réutilisant les ressources disponibles, mieux comprendre l'histoire sociale et faire surgir en soi un sentiment d'appartenance à la collectivité. Ainsi, le paysage environnant change lentement et d'une façon que l'on peut assimiler et comprendre.

Capacité et technologie

La capacité étant un concept de planification couramment utilisé, la planification axée sur l'écosystème lui donne une nouvelle connotation, différente de celle qui sous-tend généralement la planification traditionnelle. Par exemple, on utilise la capacité de circulation comme mesure de la valeur d'un plan de route; si celui-ci n'est pas adéquat, on élargit la route pour permettre une circulation aisée. Un plan écosystémique met davantage l'accent sur la capacité environnementale comme mesure de la valeur du plan.

Photos du Pier 4 dans le secteur riverain de Toronto en 1947 (haut) et en 1987 (bas); les anciens bâtiments peuvent être adaptés et réutilisés.

Aux quatre coins du monde, du Power House Museum de Sydney aux entrepôts-appartements le long de la Tamise, et partout au Canada, de l'école des beaux-arts de l'île Granville au Pier 4 de Harbourfront et à la Power Plant Gallery, l'on assigne une nouvelle vocation à des structures industrielles fondamentalement modestes, au moyen d'une conception architecturale pleine d'imagination; en même temps, on conserve pour la postérité leurs formes historiques et autres caractéristiques remarquables.

Stinson, J. and Moir, M. 1991. Toxic Heritage of East Bayfront. Toronto : Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto (Canada). Version préliminaire.

La capacité de l'écosystème — soit l'intensité d'une activité humaine donnée que l'écosystème peut tolérer — n'est pas une valeur fixe mais se situe sur une échelle mobile. Elle est tributaire non seulement de l'intensité de l'activité, mais également de valeurs sociétales, de la technologie en usage et des techniques de gestion. La capacité biotique peut changer avec le temps, en fonction de l'interaction de ces facteurs.

Il y a un siècle, par exemple, la baie de Toronto avait atteint sa limite d'absorption de l'effluent engendré par ce que nous considérons aujourd'hui comme étant un tout petit peuplement. L'épuration des eaux usées a imposé un nouveau seuil de capacité, seuil qui a encore été dépassé, non seulement en raison de l'accroissement de la population, mais aussi parce que les normes relatives à la qualité de l'eau sont plus strictes. De nos jours, nous concentrons davantage nos efforts en vue d'améliorer l'efficacité d'épuration et de réduire la pollution à la source plutôt que de miser sur les solutions de fin de cycle. Il s'ensuivra probablement un nouveau seuil de capacité.

Un plan axé sur l'écosystème doit viser à définir les diverses capacités d'un lieu, et à s'y conformer, afin d'y adapter la concentration des habitants, des bâtiments, des véhicules et des déchets, ainsi que leur impact sur l'écosystème. Ce plan doit également rehausser la capacité de l'écosystème en prévoyant de nouvelles façons de procéder telles que l'orientation solaire des bâtiments, le compostage et le recyclage, les bassins d'eaux pluviales, l'amélioration de la circulation, un environnement exempt de produits chimiques, et ainsi de suite. La notion de capacité doit donc servir à établir des mesures à la fois novatrices et restrictives — des stratégies traitant de *ce qu'il faut faire* autant que de *ce qu'il faut cesser de faire* — en vue de maintenir et d'améliorer la santé naturelle de notre collectivité croissante.

Frontières souples

En planification écosystémique, les limites des zones à l'étude sont fixées en fonction des caractéristiques et des processus naturels, plutôt que d'après les compétences politiques seulement — c'est-à-dire qu'elles dépassent souvent ces frontières politiques.

Cela peut également signifier qu'il existe différentes limites pour divers processus écologiques. Par exemple, pour mieux comprendre l'eau et les rivières, il peut être nécessaire d'avoir une vue d'ensemble du bassin versant alors que la contamination des sols peut se limiter à une zone restreinte, dépendant de la migration des eaux souterraines à cet endroit. Parmi les sources de contamination des sols, on peut compter l'utilisation antérieure des terres, le remblayage récent ou le dépôt de polluants atmosphériques provenant de régions éloignées. En d'autres termes, l'établissement des paramètres des études écosystémiques est un processus qui nécessite de la souplesse et une ouverture d'esprit, afin d'explorer à fond toutes les sources, les interactions et les incidences connues en ce domaine.

Élargir les limites de la recherche ne signifie pas nécessairement étendre la planification au-delà de sa propre compétence. Par exemple, dans le processus de planification du secteur riverain, la communauté urbaine de Toronto utilise le concept des «geo-sheds» pour faire entrer en ligne de compte les liens entre les bassins versants, les installations d'évacuation des eaux usées des villes et les bassins de drainage naturels, les processus côtiers et le littoral. Bien que cette méthode comporte l'étude des processus écologiques au sein de compétences dépassant les limites de l'agglomération torontoise — en vue d'aider à comprendre les relations écosystémiques clés dans la planification relative au secteur riverain de la ville de Toronto — elle ne veut pas dire pour autant planifier à la place de ces autres compétences.

Bien entendu, il peut se présenter des cas où, en analysant les processus écosystémiques au-delà des compétences politiques, on se rende compte de la nécessité d'effectuer une planification interjuridictionnelle. Par exemple, l'étude du Task Force to Bring Back the Don, groupe de travail de la ville de Toronto pour sauver la rivière Don, a démontré que, sans l'effort concerté des intervenants de tout le bassin versant de la Don, les mesures visant à améliorer la qualité de l'eau dans le cours inférieur de cette rivière n'auraient

qu'un succès mitigé. La Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority s'affaire actuellement à établir un groupe de travail sur la remise en état de l'ensemble du bassin versant de la Don.

En plus des frontières établies suivant les processus naturels, la planification écosystémique peut utiliser les frontières établies en fonction des caractéristiques culturelles des divers endroits — les quartiers, par exemple. Le long du secteur riverain, certaines compétences ont tendance à considérer la zone comprise entre le bord de l'eau et la route principale la plus proche comme étant une unité de planification. Dans de nombreux cas, cette unité devrait être élargie afin d'englober des quartiers entiers — y compris les parcs, les habitations et les centres commerciaux — et de promouvoir le sens de l'appartenance à la collectivité du secteur riverain.

Évaluation des effets probables

Un autre aspect fondamental de la planification écosystémique est celui de l'évaluation des effets environnementaux, sociaux et économiques probables liés aux scénarios possibles de l'avenir, qui permet aux planificateurs d'envisager, dès le début, les effets cumulatifs éventuels de nombreux projets et activités.

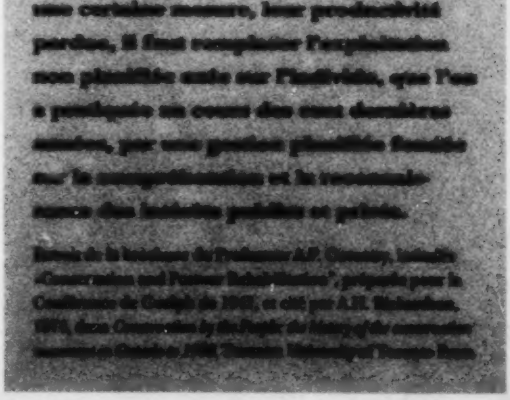
La *Loi sur les évaluations environnementales* met l'accent sur la recherche de la solution *comportant le moins d'impact néfaste* — un but louable mais essentiellement négatif. Par contre, l'évaluation des répercussions dans un contexte de planification pour une municipalité entière ou pour un bassin versant incite à évaluer tous les effets, qu'ils soient positifs, neutres ou négatifs. L'objectif visé est de trouver des solutions novatrices qui seront les plus profitables pour l'écosystème, plutôt que d'essayer simplement d'atténuer les répercussions de choix néfastes. On peut ainsi adopter une démarche dynamique visant à améliorer la santé de l'écosystème, et à récompenser les efforts fructueux. On peut appliquer aux aménagements futurs l'objectif du «gain environnemental net» pour garantir un apport positif à la santé de l'écosystème, en y intégrant des mesures visant à restaurer ou à recréer des habitats naturels.

Participation

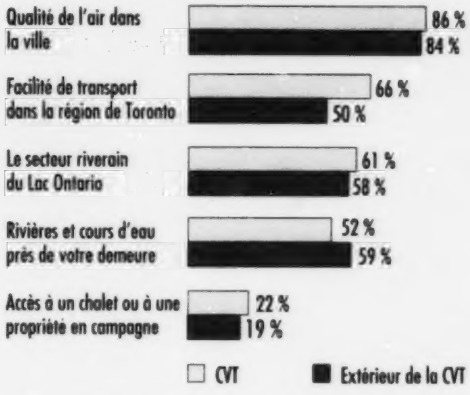
Enfin, la planification écosystémique met à contribution tous les intervenants clés qui travaillent ensemble dans le cadre d'un processus ouvert, public, équitable et efficace. On doit établir et maintenir des liens entre de nombreux groupes — le public, les divers paliers et organismes gouvernementaux, le secteur privé, des groupes d'intérêts spéciaux, et d'autres encore. Les processus doivent être élaborés en vue de faciliter la collaboration, la résolution des conflits et l'atteinte de consensus. Les résultats se traduiront sans doute en un processus décisionnel plus opportun et plus efficace, qui comporte moins de mesures divergentes que les méthodes traditionnelles de planification et d'évaluation environnementales.

Cadre de travail proposé pour la planification écosystémique

Compte tenu de ces éléments fondamentaux — l'objectif visant la santé et la durabilité d'un écosystème, un processus nécessitant des efforts collectifs dans la poursuite de cet objectif, ainsi qu'un système intégré de planification, de conception et de réglementation — il devient



Importance pour la vie de famille



Plus des quatre cinquièmes des résidents interrogés dans la région du Grand Toronto ont déclaré qu'à leur avis, la qualité de l'environnement local et la facilité du transport influent beaucoup sur la qualité de la vie pour leur famille.

Source : Environics Poll. 1991.

possible de recommander un cadre de travail pour la planification écosystémique, qui peut s'appliquer à différentes échelles et dans différents contextes. Par exemple, on pourra s'en servir pour une région particulière comme la Oak Ridges Moraine, pour un plan d'action correctrice d'un secteur des Grands Lacs nécessitant une attention particulière pour un bassin versant, pour une municipalité régionale ou locale, ou encore pour un secteur riverain. Plus encore, les principes qui sous-tendent ce cadre de travail peuvent s'appliquer à des aménagements publics aussi bien que privés.

Le cadre de travail proposé comporte divers aspects relatifs à la planification et à l'évaluation environnementales, qui font habituellement partie d'une législation précise. Ce qui suit est une tentative visant l'intégration de certaines des idées les plus importantes contenues dans la loi. On n'y trouvera pas de recommandations précises pour amender les lois, mais uniquement des avenues novatrices afin de combiner les activités dans la poursuite de l'objectif principal, c'est-à-dire la planification écosystémique. La meilleure façon d'évaluer si ce cadre est utilisable et facile à appliquer pourrait consister à mettre sur pied des programmes pilotes, en collaboration étroite avec les organismes responsables de l'approbation des processus relatifs à la planification et à l'évaluation environnementales.

Définition de l'objet et de la portée du plan

Cet aspect englobe des questions telles que le bien-fondé, le champ d'application géographique, les intervenants, la durée approximative et les principaux enjeux de ce plan.

Définition des rôles et des responsabilités des participants

Parmi les points à considérer, mentionnons la gestion de l'information, la façon dont les participants vont collaborer, qui doit prendre les décisions et les méthodes à utiliser pour y arriver, la recherche et la surveillance, le financement de la planification et de la mise en oeuvre ainsi que la responsabilité relative aux mesures prises.

Établissement des objectifs

Bien que l'objectif global d'une planification écosystémique soit la santé de cet écosystème, il existe de grandes variantes, suivant les collectivités, dans la définition de cet objectif et les meilleurs moyens d'y parvenir. Compte tenu de ces différences, le concept de durabilité nécessite, comme exigence minimale, que ces objectifs se fondent sur les intérêts à long terme de la collectivité, ainsi que sur son économie et sur l'environnement qui en est l'assise. Ils devraient, par conséquent, prendre en ligne de compte des éléments tels qu'une économie diversifiée, un environnement sûr, et les besoins en habitation, en emplois, en loisirs, etc.

Parallèlement, on doit évaluer les impératifs écologiques orientés vers des habitats fauniques variés, de haute qualité et interreliés, ainsi que le maintien des processus environnementaux. Lorsque c'est possible, on doit déterminer les cibles et les indicateurs nécessaires pour pouvoir mesurer la santé actuelle et future de l'écosystème.

Collecte de l'information

Pour prendre des décisions judicieuses, on doit disposer d'informations de qualité, recueillies selon un processus structuré, qui tiennent compte des besoins reconnus du processus de planification. Malheureusement, l'information actuelle est souvent fragmentaire, dispersée et difficile à regrouper. Comme on le recommande au chapitre «L'Eau», il faut établir un réseau intégré des sciences de l'écosystème dans la biorégion du Grand Toronto, réseau qui serait d'une grande utilité pour les municipalités et autres responsables de la planification de l'utilisation des terres.

La synthèse de l'information portant sur tous les aspects de l'écosystème révèle les liens qu'il comporte, de même que ceux qui existent entre le secteur à l'étude et ses environs. Il met également en lumière les lacunes sur le plan de l'information disponible, que l'on peut combler par des recherches plus poussées.

Il peut devenir nécessaire, à un moment donné, d'établir l'équilibre entre le besoin de disposer d'informations valables et la nécessité de passer à l'action. Une équipe de planification doit recueillir suffisamment de données pour prendre des décisions judicieuses; cependant, dans tout processus, il arrive un moment où le manque d'information peut devenir une excuse pour l'inaction. Il faut donc reconnaître simplement les incertitudes découlant du manque d'information, et en tenir compte, en surveillant attentivement les répercussions de tout programme et en faisant les corrections nécessaires.

Le concept de durabilité nécessite, comme exigence minimale, que les objectifs se fondent sur les intérêts à long terme de la collectivité, ainsi que sur son économie et sur l'environnement qui en est l'assise.

Évaluation de la santé, des limites et des valeurs de l'écosystème

L'évaluation de la santé de l'écosystème peut comporter un ensemble de critères découlant des objectifs établis; parmi ces critères mentionnons la concentration des produits chimiques toxiques dans l'air, l'eau et les sols; la qualité, la diversité et la quantité d'habitats fauniques; la diversité des espèces; les rapports existant entre le patrimoine naturel et culturel, la vitalité économique, les problèmes sociaux, l'accessibilité aux emplois, aux habitations, aux activités récréatives et aux services collectifs, etc. On aboutira ainsi à la compréhension des éléments suivants :

- les valeurs à restaurer, à maintenir et à améliorer;
- les possibilités offertes;
- les questions ou les problèmes à traiter;
- les contraintes et les risques;
- les besoins ou les demandes d'installations et de services;
- la capacité biotique de l'écosystème.

Conception et évaluation des scénarios de rechange

Tout processus de planification qui met à contribution de nombreux groupes et intervenants engendre une gamme de scénarios futurs possibles. On doit prévoir et évaluer leurs effets cumulatifs probables — sur l'état social, économique et biophysique de l'écosystème — en fonction des critères utilisés pour établir le bilan de santé de ce dernier. Cet exercice permet d'estimer à quel point chaque scénario atteint les objectifs et les cibles spécifiques du plan et se conforme aux principes établis, de même que tout effet indésirable sur l'écosystème. Il est possible d'adapter la technologie en fonction de la capacité et de la conformité de l'écosystème par rapport à diverses activités; on peut aussi élaborer des mesures pour éviter ou atténuer les effets néfastes.

Atteinte d'un consensus portant sur des décisions équitables et utiles

C'est habituellement à un organisme élu, comme à un conseil municipal régional ou local,

Encore aujourd'hui, dans nos collectivités, les partisans de la «protection» et ceux du «développement» ont tendance à se ranger dans des camps opposés et à se disputer au sujet de changements fondés sur des enjeux à court terme plutôt que sur des objectifs de planification à longue échéance. Les deux camps doivent apprendre à conjuguer leurs efforts pour obtenir les résultats souhaités en matière de développement et de protection à long terme.

Lemire, Robert A., N.d. *Keeping our garden state green: a local government guide for greenway and open space planning.* New Jersey: New Jersey Department of Environmental Protection.

ou au Cabinet provincial, qu'il appartient de décider du scénario à adopter et des modalités d'application. L'un des nombreux avantages de la planification écosystémique est de permettre au groupe chargé de la planification de proposer un plan à un pouvoir décisionnel d'une façon qui rende le processus explicite, qui détermine clairement les effets probables des divers scénarios et qui fasse état des incertitudes et des divergences qui subsistent. La prise de décisions passe habituellement par des compromis entre les divers objectifs, mais au moins, le processus de planification axée sur l'écosystème de comprendre clairement les conséquences éventuelles à court et à long terme des actions entreprises.

Examen et approbation du plan

L'une des sources de retard et de frustration dans les processus actuels de planification et d'évaluation environnementales est l'approche lente et non coordonnée des organismes provinciaux en matière d'examen et d'approbations. Plusieurs mesures pourraient contribuer à alléger le système. Comme il est recommandé plus loin dans le présent chapitre, il importe d'élaborer des politiques provinciales visant à clarifier et à consolider les exigences provinciales. On pourrait établir des limites de temps pour les périodes d'examen, l'approbation étant donnée automatiquement si aucun examen n'a été amorcé dans les délais prescrits. Tous les organismes pourraient être tenus de présenter leurs commentaires au même moment, dans un forum public et de prendre des décisions simultanément (au lieu du processus actuel point par point).

Prise d'engagement en vue de la mise en oeuvre

Un grand nombre de plans valables demeurent lettre morte, soit parce que les intervenants clés n'avaient pas participé à sa préparation, soit parce que certains de ces plans ne prévoient pas de processus de mise en oeuvre. Les détails relatifs à la mise en oeuvre varient selon le but et le champ d'application du plan, mais on doit, à tout le moins, décider qui doit faire quoi et quand, et qui paiera; à cette fin, on peut peut-être envisager des ententes de partenariat et de partage des frais.

Surveillance des programmes

La surveillance des programmes doit être instaurée dès que possible, de préférence avant que le plan ne soit mis en oeuvre, afin de mettre en place les conditions de départ. L'établissement de la surveillance doit comporter les éléments suivants :

- évaluer les changements dans la santé de l'écosystème;
- évaluer la conformité avec les objectifs et les exigences de rendement du plan;
- fournir l'information pour aider les décideurs concernant des projets individuels.

On doit rendre les résultats accessibles au public de façon régulière afin qu'il évalue la mise en oeuvre du plan.

Vérification de la conformité des projets avec les plans

Un plan doit comprendre des projets individuels définis au cours du processus de

planification, qui doit justifier la raison d'être de chaque projet, étudier les solutions de rechange et évaluer ses effets probables sur les plans environnemental, social et économique. Il reste alors à concevoir et à évaluer chaque projet afin de s'assurer qu'il est conforme aux objectifs du plan, que l'on comprend ses effets et qu'il est mis en oeuvre de façon à protéger et à mettre le plus en valeur l'écosystème.

Afin de contribuer à ce processus de conception et d'évaluation, le plan peut contenir les principes et les exigences de rendement de projets individuels; parmi ces exigences, mentionnons celles qui ont trait à la conservation de l'énergie et de l'eau, à la gestion des eaux pluviales, au recyclage, à la salubrité et aux installations publiques, à la limitation des émissions dans l'air et l'eau, à la protection des habitats et à la création d'emplois.

On soumettra également des projets qui n'ont pas été considérés dans le processus de planification. Ceux-ci doivent être évalués, dans le contexte du plan existant et des informations qui en forment l'assise, afin de déterminer quels en seraient les effets sur l'écosystème. Les promoteurs doivent soumettre une déclaration précisant l'incidence probable du projet sur les plans social, environnemental et économique.

Évaluation et révision du plan

On doit évaluer le plan suivant un calendrier préétabli afin d'en vérifier la mise en oeuvre en fonction des objectifs et des cibles, de même que tout changement dans les besoins de la collectivité, dans la situation économique ou l'environnement. Au besoin, il faut réviser le processus de planification et modifier le plan.

Conclusions

On dit souvent que les considérations environnementales entraînent des retards et rendent encore plus complexe et plus inefficace le processus décisionnel. Le cadre de travail proposé a pour objectif d'intégrer véritablement les questions environnementales, d'offrir un processus équitable et cohérent, et d'assurer qu'il y a partage et accessibilité des informations, de l'évaluation et de la prise de décisions. On atteindra ainsi une efficacité accrue, en écourtant peut-être la période nécessaire pour les études et les approbations.

La démarche axée sur l'écosystème permet d'acquérir une meilleure compréhension des systèmes, notamment des facteurs économiques, sociaux et environnementaux, ainsi que des relations qui existent entre eux. Il devient alors possible de faire des choix clairs, en se fondant sur une information complète et valable, dans l'optique d'une vision commune.

Recommandations

Loi sur l'aménagement du territoire

Le groupe de travail sur la *Planification pour la durabilité* a recommandé que l'on effectue une enquête provinciale sur l'utilisation des terres et la protection de l'environnement, et que le rapport soit remis au gouvernement dans les deux ans subséquents. En juin 1991, le gouvernement provincial a mis sur pied une telle étude appelée la Commission sur la réforme de l'aménagement et de l'exploitation du territoire en Ontario. Cette commission est chargée de recommander des modifications visant à intégrer une planification judicieuse dans le processus d'aménagement des terres. Le champ d'action de la Commission n'est pas aussi vaste que ce que l'on avait recommandé dans *La Planification pour la durabilité*; cependant, il couvre les aspects suivants :

- une participation publique significative;
- l'intégration de la *Loi sur l'aménagement du territoire* à la *Loi sur l'évaluation de l'environnement*;
- l'avenir des terres rurales;
- l'expansion tentaculaire des villes;
- la protection de l'environnement et les effets cumulatifs.

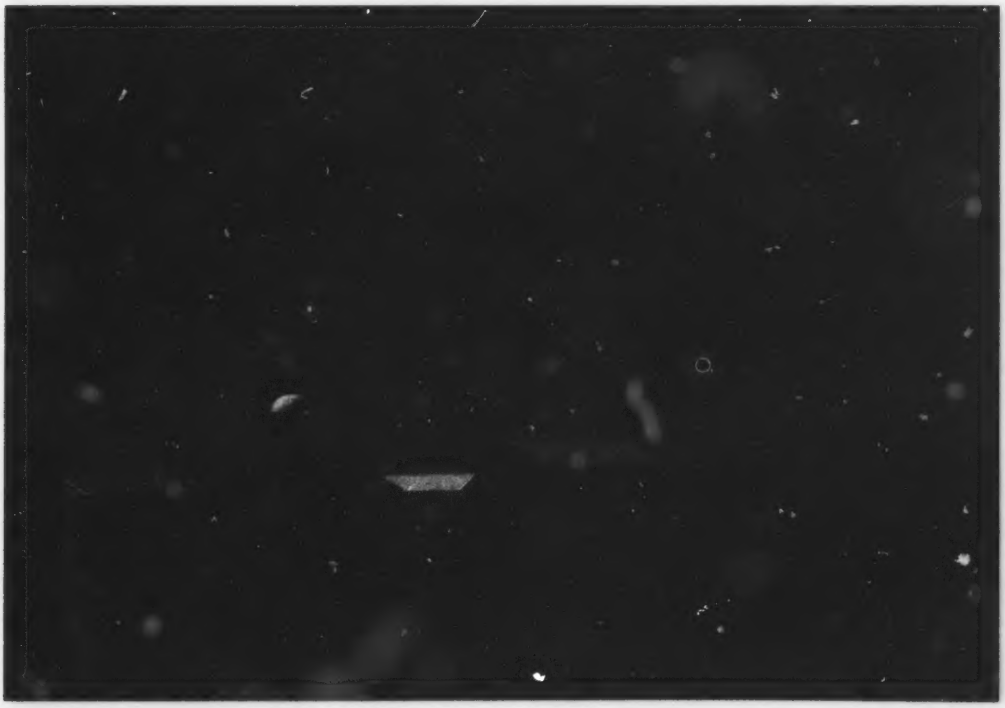
La Commission prévoit déposer son rapport final en 1993, qui donnera lieu par la suite à des modifications à la législation.

Cependant, comme il a été souligné dans *La Planification pour la durabilité*, il n'est ni nécessaire, ni souhaitable de cesser tous les efforts visant l'amélioration des processus de planification pendant que la Commission remplit son mandat. Un certain nombre d'initiatives, dont beaucoup sont déjà amorcées, peuvent être poursuivies dans le contexte de la *Loi sur l'aménagement du territoire* actuellement en vigueur. En fait, on devrait plutôt en accélérer la réalisation pour s'assurer qu'il n'y aura pas de dommages environnementaux importants pendant les travaux de la Commission. On devrait donc prendre immédiatement les mesures nécessaires en rapport avec les points ci-dessous.

POLITIQUE PROVINCIALE

La province doit définir clairement ses attentes sur le plan de l'utilisation des terres, des types de peuplement et de la protection de l'environnement. Cela nécessite une amélioration des processus gouvernementaux pour régler les guerres de territoire, définir des politiques et des objectifs communs, offrir de meilleurs services d'information et coordonner le déroulement des examens. Jusqu'à maintenant, le gouvernement provincial ne s'est pas beaucoup servi de l'article 3 de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, qui lui permet d'élaborer des politiques sur des questions d'intérêt provincial. Actuellement, il existe des déclarations de principes sur les lits d'inondation, les agrégats et l'habitation, et des documents préliminaires portant sur les terres humides et les terres agricoles.

Le gouvernement provincial doit élaborer et énoncer clairement ses objectifs et ses cibles dans le cadre d'un ensemble complet de politiques. Toutefois, dans certains cas particuliers, des divergences surgiront probablement entre les différentes politiques applicables; par conséquent, il peut s'avérer utile d'établir des critères ou des principes pour résoudre les contradictions éventuelles, et pour assurer la protection de l'environnement.



Les terres agricoles sont menacées par le développement futur.

Il devrait y avoir des mécanismes d'examen intégrés afin d'étudier les réactions à la mise en oeuvre des politiques et les suggestions visant leur amélioration. Enfin, l'application des politiques doit être obligatoire, les municipalités devant s'assurer que leurs processus de planification, de zonage et de contrôle du développement s'y conforment.

La sanction provinciale sur les neuf principes et la démarche axée sur l'écosystème en matière de planification, annoncée par l'honorable Ruth Grier, le 17 décembre 1990, doit être officialisée et raffinée aux termes de l'article 3 de la *Loi sur l'aménagement du territoire.*

Recommendations

1. La Commission royale recommande que la province de l'Ontario prépare un ensemble intégré de déclarations de principes axées sur l'écosystème, en vertu de l'article 3 de la *Loi sur l'aménagement du territoire.* Ces déclarations doivent comprendre les points suivants :

    - la planification et l'aménagement du secteur riverain, notamment la remise en état du littoral, basés sur les neuf principes de la Commission;
    - les concepts des couloirs de verdure, tels que décrits au chapitre 5;
    - la gestion des bassins versants;
    - la protection du patrimoine naturel;
    - l'intégration et la conservation du patrimoine culturel;
    - les terres rurales et l'agriculture;
    - les formes condensées de développement et de réaménagement;
    - le transport et l'utilisation des terres;
    - la conservation des ressources (eau, énergie, bois d'oeuvre, sols, agrégats et autres);
    - la protection et la réhabilitation de la qualité de l'air, de l'eau et des sols;
    - la compatibilité de l'utilisation des terres.

2. La Commission recommande également que l'on établisse des directives provisoires le plus tôt possible, pendant que les déclarations de principes sont en préparation, afin de déterminer les attentes provinciales en ce qui a trait aux décisions concernant le développement et la planification.

3. Au cours de l'élaboration de la déclaration de principes relative au secteur riverain, toutes les compétences responsables de la planification doivent s'assurer que les plans officiels, les plans relatifs au secteur riverain, les plans secondaires, et les autres documents de planification concernant certaines parties du secteur riverain intègrent la démarche axée sur l'écosystème et les principes relatifs au secteur riverain.

Exigences provinciales relatives aux pratiques de planification

Bien que la *Loi sur l'aménagement du territoire* prévoit des processus visant la planification et le contrôle du développement, elle offre peu de directives sur la forme et le contenu des plans officiels. Pour garantir que son engagement sur le plan de la démarche axée sur l'écosystème pourra se refléter dans la planification municipale, la province devrait établir des principes directeurs et formuler ses attentes en matière de planification écosystémique et de pratiques d'approbation du développement.

Recommendations

4. La Commission royale recommande que la province, en consultation avec les municipalités, divers organismes, certaines organisations professionnelles et groupes d'intérêt, élabore des directives applicables aux pratiques de planification écosystémique en vue de leur utilisation dans la préparation de plans officiels, de plans relatifs au secteur riverain, de plans secondaires, de plans

portant sur le bassin versant et d'autres instruments de planification.

5. En outre, la Commission recommande que la province, en consultation avec les municipalités, divers organismes, certaines organisations professionnelles et groupes d'intérêt, établisse des exigences de rendement sur le plan environnemental, afin que le processus d'approbation du développement présente plus de conviction et de cohérence. Ces exigences peuvent inclure, entre autres, la protection des espaces verts, l'établissement de zones de retrait ou tampons entre les régions naturelles et les autres utilisations, le rétablissement des habitats, l'efficacité énergétique, la qualité de l'air intérieur et ambiant, les mesures anti-poussières, la gestion des déchets, les restrictions en matière de bruit, les conditions microclimatiques, la gestion des eaux pluviales et l'intégration du patrimoine bâti.

DÉCLARATION DE PRINCIPES SUR LES TERRES HUMIDES

La version préliminaire de la «Déclaration de principes sur la planification de la gestion des terres humides», qui vient juste de paraître, doit être révisée en vue d'assurer une protection efficace des dernières terres humides de l'Ontario. La version préliminaire des directives de mise en oeuvre n'a pas encore été publiée aux fins d'examen par le public, ce qui rend difficile l'évaluation de la déclaration de principes préliminaire.

RECOMMENDATION

6. La Commission royale recommande que la province raffermisse sa Déclaration de principes préliminaire sur la planification de la gestion des terres humides et la mette en vigueur dès que possible. Les directives de mise en oeuvre doivent être disponibles dans les plus brefs délais. Les changements apportés doivent comporter les points suivants :

- une protection entière de toutes les terres humides (des classes I à III) d'intérêt provincial;
- le refus d'autoriser la perte ou la diminution du rôle des terres humides d'importance;
- la considération des relations écologiques au sein de complexes entiers de terres humides, lorsque l'on prend des décisions touchant les exigences de protection;
- l'inclusion d'exigences relatives à des zones tampons;
- l'application des mêmes critères pour les services et les installations publics que pour le secteur privé;
- l'encouragement, auprès des municipalités, de la protection des terres humides d'intérêt local (des classes IV à VII);
- des éclaircissements au sujet de l'interprétation du développement et des utilisations compatibles;
- l'exigence selon laquelle les examens des documents de planification seront faits dans des délais précis, en conformité avec la politique relative aux terres humides.

PRÉPARATION DES EMPLACEMENTS

Les municipalités ont peu de pouvoir de contrôle sur les activités des propriétaires fonciers au cours de l'aménagement de terrains ou de rénovations, et sur celles des promoteurs qui préparent des emplacements en vue de construire (souvent avant même que l'autorisation de développement ne soit accordée). Ces activités peuvent entraîner des dommages irréparables aux sols, aux eaux souterraines, aux cours d'eau, aux qualités esthétiques ou aux habitats fauniques.

Bien que la *Loi sur les arbres* permette aux municipalités d'adopter des règlements restreignant la destruction des arbres, la plupart d'entre elles ne l'ont pas encore fait, et les règlements qui ont été votés sont difficiles à mettre en

application. Dans une étude récente (1991) de la question, effectuée par le Comité consultatif sur les règlements relatifs aux arbres (Tree Bylaws Advisory Committee), qui regroupe des représentants de l'Association des municipalités de l'Ontario et du ministère des Richesses naturelles, on recommande l'adoption d'une nouvelle *Loi sur les arbres*, afin d'assurer une protection plus efficace des arbres et des terres boisées.

La *Loi sur l'enlèvement du sol arable*, qui relève du ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation, donne le droit aux municipalités d'adopter des règlements régissant ou interdisant l'enlèvement du sol arable, mais ne les y oblige pas.

Recommendation

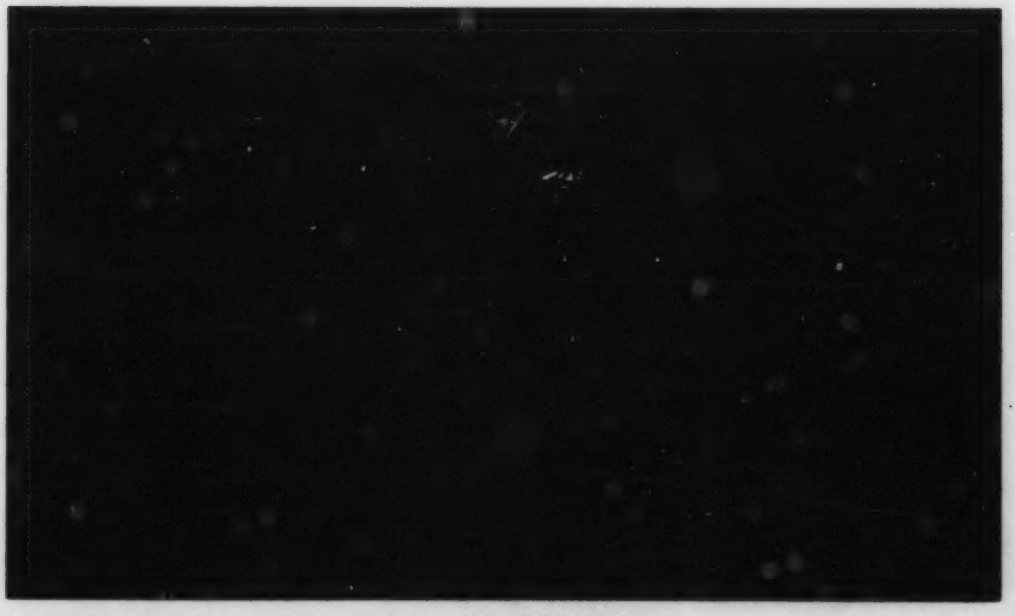
7. La Commission royale recommande que la province, en consultation avec les municipalités et certains groupes d'intérêt, modifie la *Loi sur les arbres*, la *Loi sur l'enlèvement du sol arable* et la *Loi sur l'aménagement du territoire*, comme elle le juge approprié, afin d'exiger que les municipalités réglementent des activités comme l'enlèvement d'arbres et d'autres types de végétation, le terrassement, l'enlèvement du sol arable, le remblayage et le drainage. Ces règlements doivent s'appliquer à tout nouveau développement, au réaménagement et à d'autres activités. Il faut établir des mesures de contrôle provisoires en attendant l'élaboration et la promulgation des amendements législatifs.

Normes

Les normes visant à assurer la sécurité ou l'efficacité des bâtiments, des routes, des trottoirs, des réseaux d'évacuation et des installations connexes restreignent souvent l'aspect esthétique de la conception. En conséquence, il s'avère souvent difficile de mettre en oeuvre de nouvelles façons de maintenir ou de rehausser la qualité de l'environnement, et de créer des endroits où la vie est plus agréable.

Recommendation

8. La Commission royale recommande que la province convoque une conférence



Le manque de soin à préparer les terrains endommage les sols, les cours d'eau et les habitats fauniques.

interdisciplinaire réunissant des ingénieurs, des concepteurs et des groupes non gouvernementaux afin d'explorer de nouvelles avenues dans le but d'élaborer des normes d'aménagement qui conviennent aux nouveaux objectifs sociaux et environnementaux.

L'ESCARPEMENT DE NIAGARA

L'escarpement de Niagara forme la portion ouest de la biorégion du Grand Toronto. Les paysages naturels, conjugués aux sols minces, aux pentes et aux terres humides longeant une forme de relief vieille de 450 millions d'années créent un corridor naturel important, qui traverse le sud de l'Ontario. L'escarpement est la source de nombreux cours d'eau qui se déversent dans les parties occidentale et centrale du secteur riverain du Grand Toronto.

L'utilisation des terres le long de l'escarpement est régie par la *Loi sur la planification et l'aménagement de l'escarpement de Niagara*, qui est appliquée suivant un plan axé sur l'écosystème et géré par la Niagara Escarpment Commission, nommée par le gouvernement provincial. En 1990, reconnaissant le caractère unique de l'escarpement, de même que la protection assurée par cette loi, l'UNESCO a désigné l'escarpement comme étant une Réserve de la biosphère mondiale.

Les mécanismes de planification relatifs à l'escarpement sont loin d'être parfaits (par exemple, ils misent beaucoup sur des approches réglementaires de type descendant); cependant, ils représentent l'un des modèles de planification écosystémique les plus évolués de l'Ontario. On procède actuellement au premier examen quinquennal du Plan de l'escarpement de Niagara (Ontario, 1985), et les modifications proposées visent à assurer un contrôle plus sévère des puits d'extraction et des carrières, de la division des terres et de certains types d'aménagements récréatifs.

L'examen quinquennal fournit l'occasion d'évaluer jusqu'à quel point le plan intègre la démarche axée sur l'écosystème, ainsi que les points forts et les faiblesses du processus de planification de l'escarpement. Une telle évaluation peut s'avérer utile à d'autres intervenants qui veulent avoir un aperçu de l'efficacité de différents outils de planification dans la mise en oeuvre de la démarche axée sur l'écosystème, que ce soit dans le cadre de la planification municipale ou d'une planification concernant les bassins versants, la remise en état du rivage ou la Oak Ridges Moraine.

Il n'y a pas eu de surveillance globale de la salubrité de l'environnement le long de l'escarpement, ce qui rend difficile l'évaluation de l'efficacité du Plan de l'escarpement de Niagara. Une surveillance environnementale et une recherche socio-économique à long terme fourniraient des points de repère précieux en vue de déterminer si les mesures de protection sont efficaces, et d'évaluer leur incidence sur la valeur des terrains, les frais de développement et ainsi de suite.

RECOMMENDATIONS

9. La Commission royale recommande que, dans le cadre de l'examen quinquennal du Plan de l'escarpement de Niagara, la Niagara Escarpment Commission évalue jusqu'à quel point les révisions proposées intègrent la démarche axée sur l'écosystème, et qu'elle raffermisse au besoin certaines parties du plan pour qu'il devienne un modèle de planification écosystémique.

10. La Commission recommande également que la province établisse un système de surveillance environnementale à long terme le long de l'escarpement de Niagara, afin de constituer un dossier sur l'efficacité du plan en matière de protection et de réhabilitation de l'environnement. Cette surveillance doit s'intégrer au réseau de recherche et d'information de la biorégion du Grand Toronto, proposé dans le chapitre «L'Eau».

11. La province doit analyser la façon dont la démarche de planification axée sur

l'écosystème utilisée par la Niagara Escarpment Commission pourrait contribuer, dans tous les champs de compétence, à l'élaboration d'une planification plus responsable du point de vue environnemental, plus particulièrement dans la planification interjuridictionnelle en ce qui concerne des éléments tels que la Oak Ridges Moraine et le littoral.

LA OAK RIDGES MORAINE

La Oak Ridges Moraine, qui s'étend sur 160 kilomètres (100 milles) environ depuis l'escarpement de Niagara jusqu'au cours supérieur du Cold Creek (un affluent de la rivière Trent), est une crête formée d'argile et de débris entraînés lors du retrait des glaciers au cours de la dernière glaciation. Ses paysages constitués de collines ondulées, de cuvettes, de lacs de Kettle et de terres humides comptent parmi les plus pittoresques du sud de l'Ontario.

De plus, la moraine revêt une grande importance sur le plan écologique. En effet, ses couches poreuses de sable, d'argile et de gravier constituent des aquifères profondes, des nappes d'eau souterraines qui alimentent les sources et les cours d'eau froide, dont un grand nombre coulent vers le sud et forment d'importantes rivières qui se jettent dans le lac Ontario. Les aquifères fournissent également l'eau potable à de nombreux villages et villes de la moraine.

Dans son rapport *Un point tournant*, la Commission royale recommande que la province prenne immédiatement des mesures pour préserver les valeurs de la Oak Ridges Moraine et pour entreprendre une étude de planification portant sur la conservation, la protection des eaux souterraines, l'emplacement des sentiers, les effets cumulatifs et les aménagements futurs.

En juillet 1990, le gouvernement a déclaré la Oak Ridges Moraine comme étant d'intérêt provincial. En juin 1991, il a publié des directives provisoires de mise en oeuvre et a amorcé une étude de planification en vue d'élaborer une stratégie à long terme visant la protection et la gestion de la moraine.

Malheureusement, ces directives de même que l'étude de planification se limitent à la portion de la Oak Ridges Moraine qui est comprise dans la région du Grand Toronto — ce qui exclut de grandes portions à l'est et au nord-ouest des limites de la région du Grand Toronto.

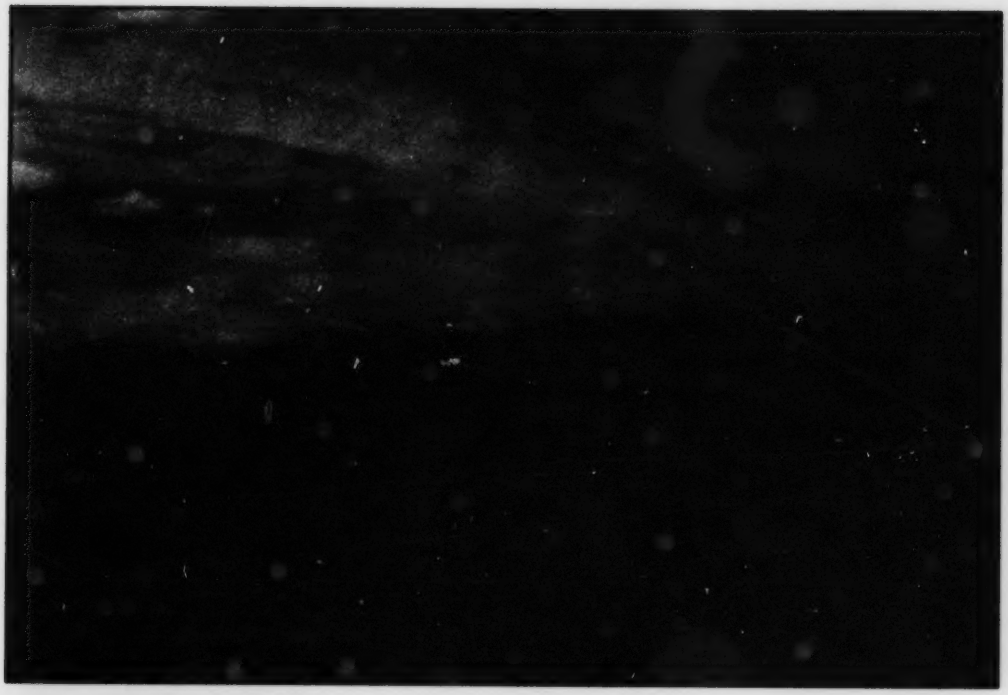
Bien que ces directives soient détaillées et que leur but soit des plus louables, elles pourraient être mal interprétées et difficiles à appliquer en vue de protéger la moraine. C'est la préoccupation que le président de la Commission des affaires municipales de l'Ontario a formulée récemment. Commentant une demande de développement de la Oak Ridges Moraine (Kirby Heights, projet visant le lotissement d'un terrain en 14 parcelles, dans la région de Durham), Morley Rosenberg a déclaré que ces directives ne s'appliquent pas aux décisions de la Commission des affaires municipales de l'Ontario car elles n'ont pas de statut juridique en vertu de la *Loi sur l'aménagement du territoire*.

En outre, certaines activités qui pourraient être néfastes sont «habituellement exemptées» des directives applicables à la Oak Ridges Moraine, notamment l'extraction des agrégats, les variances mineures, les permis de construction et les arrangements individuels.

Le cadre de référence s'appliquant à l'étude de planification de la Oak Ridges Moraine ne comprend pas l'examen des mécanismes possibles de mise en oeuvre. Pourtant, il s'agit là d'un élément vital de la planification écosystémique, dont il faut tenir compte pour garantir la cohérence d'action dans les diverses compétences, et qui traite de questions interjuridictionnelles.

RECOMMENDATIONS

12. La Commission royale recommande que la province élargisse la formulation des directives de mise en oeuvre relatives aux questions d'intérêt provincial, et que l'étude de planification englobe la Oak Ridges Moraine en entier — et non pas seulement la portion qui se trouve dans la région du Grand Toronto. (Voir la carte 1.1)



Zone de conservation d'Albion Hills, à Oak Ridges.

13. La Commission recommande également que le gouvernement provincial, la Commission des affaires municipales de l'Ontario et les municipalités de la Oak Ridges Moraine s'assurent que l'on se conforme strictement aux directives, et que l'on examine attentivement les propositions avant d'accorder une exemption.

14. On doit élargir l'étude de planification de la Oak Ridges Moraine afin d'englober une description et une évaluation des mécanismes possibles de mise en oeuvre de la stratégie à long terme, en tenant compte de l'expérience de la commission sur l'escarpement de Niagara (la Niagara Escarpment Commission) dans la conservation des formes de relief similaires et des écosystèmes connexes.

PLANIFICATION ET GESTION DES BASSINS VERSANTS

Au cours des quatre dernières années, la province a entrepris plusieurs examens du financement, de l'organisation, de la composition et du mandat des offices de protection de la nature.

Dans *Un point tournant*, la Commission royale recommande que la province étudie le mandat et les rôles des offices de protection de la nature, afin de déterminer si l'examen actuel devrait déboucher sur des réformes plus fondamentales. Elle recommande également que les offices de protection de la nature assument un rôle plus large en matière de gestion des bassins versants et de protection des habitats naturels, et qu'ils bénéficient d'un financement accru à cette fin.

On a reconnu de ce rôle en 1991, dans un document préliminaire intitulé *A Conservation Strategy for the Conservation Authorities of Ontario*, en ces termes :

> Les offices de protection de la nature de l'Ontario visent à rendre possible un équilibre entre les besoins de l'homme et ceux des milieux naturels tout en conservant l'intégrité écologique des bassins versants (Association of Conservation Authorities of Ontario).

Cependant, les propositions actuelles formulées par le ministère des Richesses naturelles (MRN) sont axées principalement sur la détermination des activités de base et des activités secondaires des offices de protection de la nature. Le MRN semble donc se préoccuper davantage de savoir à quelles activités il accordera du financement au lieu de comprendre le potentiel qu'ont ces offices de protection de la nature d'articuler la protection et la gestion des ressources dans une optique centrée sur le bassin versant. En fait, la liste des activités de base et secondaires ne mentionne même pas la planification ou les stratégies relatives au bassin versant.

Un certain nombre d'autres questions clés empêchent les offices de protection de la nature de travailler efficacement à la conservation de l'écosystème. Leurs pouvoirs législatifs limités — axés principalement sur la lutte contre l'inondation et l'érosion — font partie de plusieurs facteurs qui restreignent sérieusement leur capacité de protéger les régions et les systèmes naturels, et d'entreprendre une planification et une gestion dynamiques et globales. Parmi les autres facteurs, citons la gamme étroite des activités financées par la province et, plus particulièrement dans de petits offices de protection, l'insuffisance d'expertise, de ressources et de personnel.

Il en résulte une division de la gestion du bassin versant entre les différents organismes gouvernementaux. Toutefois, parce que les bassins versants relèvent de leur compétence et qu'ils ont un large éventail d'activités, les offices de protection de la nature traitent d'aspects qui touchent divers services de nombreux ministères, notamment les Affaires municipales, les Richesses naturelles, l'Environnement, l'Agriculture et l'Alimentation, le Tourisme et les Loisirs ainsi que l'Éducation.

Il serait peut-être plus approprié de tenir compte du partenariat qui existe entre chacun des offices de protection de la nature et d'autres organismes gouvernementaux, afin que chacun puisse bâtir sur des assises existantes dans différentes parties de la province. En outre, la coordination interministérielle du financement et des projets aiderait à répondre d'une façon intégrée aux besoins des offices de protection de la nature.

Un autre facteur qui restreint l'efficacité des offices de protection de la nature à titre de fiduciaire de l'écosystème est la façon dont on choisit leurs membres. Lorsque le gouvernement en place a formé la Direction des offices de protection de la nature en 1944, il était entendu que la conservation était une question fondamentale. Selon A.H. Richardson (1974), dans *Conservation by the people*, Dana Porter, alors ministre de la Planification et du Développement, avait dit dans son allocution à la conférence de 1944 tenue à London et portant sur la mise en valeur des rivières du sud de l'Ontario :

> Ce qui importe le plus dans un programme de ce genre c'est qu'il doit s'appuyer, pour être vraiment efficace, sur la collaboration et la compréhension la plus grande possible . . . de la part des gens de la région. . . À moins que nous puissions tenir le public parfaitement informé et conscient de la nature des problèmes, et à moins que nous puissions compter sur son appui continu, toute politique que le gouvernement, quel qu'il soit, pourrait mettre de l'avant serait vouée à l'échec.

La plupart des membres des offices de protection de la nature sont nommés par les conseils municipaux, qui les choisissent parmi le personnel et les politiciens de la municipalité. (De plus, la province ne peut nommer que trois membres, au maximum.) Bien que cette mesure garantisse que la responsabilité revient au gouvernement municipal, dans la plupart des cas, elle signifie que peu de ces membres ont la formation appropriée ou s'engagent suffisamment pour travailler à la gestion des ressources naturelles et à une planification axées sur l'écosystème.

Les stratégies relatives aux bassins versants amorcées par les offices de protection de la nature (par exemple, la Rouge River Watershed Management Strategy, coordonnée par la Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority) ou les processus reliés au plan d'action corrective (Metro Toronto Remedial Action Plan)

ne sont pas nécessairement intégrés aux processus de planification de l'utilisation des terres et d'approbation de développement. En conséquence, la gestion des bassins versants axée sur l'écosystème peut se trouver contrecarrée, les ressources peuvent être gaspillées à tort et à travers, et les occasions de protéger, de remettre en état ou d'améliorer les écosystèmes peuvent être ratées. Le ministère de l'Environnement et celui des Richesses naturelles ont entrepris des démarches, en collaboration avec le ministère des Affaires municipales, les offices de protection et les municipalités, pour intégrer les objectifs relatifs à la gestion des ressources en eau dans les plans municipaux, ce qui devrait contribuer à éviter de genre de problèmes.

Recommendations

15. La Commission royale recommande que la province, en consultation avec les offices de protection de la nature, les municipalités et les organismes non gouvernementaux :

- reconnaisse la conservation et la gestion des bassins versants axées sur l'écosystème comme étant des rôles de premier plan pour les offices de protection de la nature, et qu'elle amende l'article 28 de la *Loi sur les offices de protection de la nature* afin de leur attribuer les pouvoirs législatifs correspondant à ces rôles;
- analyse les façons d'appuyer les initiatives de collaboration entre les offices de protection de la nature et les organismes qui relèvent du gouvernement provincial;
- révise le processus de nomination des membres des offices de protection de la nature afin qu'il englobe plus de représentants de groupes locaux non gouvernementaux, intéressés à la conservation et à l'environnement, tout en maintenant une forte représentation municipale.

16. La Commission recommande en outre que les municipalités travaillent en collaboration avec les équipes du plan d'action corrective et les offices de protection de la nature en vue d'intégrer ces plans d'action corrective et les stratégies relatives aux bassins versants dans les processus de planification de l'utilisation des terres et d'approbation de développement.

Partie II : Les impératifs environnementaux

La plupart d'entre nous, à un moment ou à un autre, avons eu l'occasion de faire halte au bord de l'eau, de regarder le paysage et d'éprouver ce que Byron appelait «la griserie d'un rivage désert». C'est un sentiment presque universel que cette attraction ressentie pour le bord de l'eau — endroit unique où se marient la terre et l'eau.

À l'origine, le mandat de la Commission royale était de faire une étude du littoral, c'est-à-dire du secteur riverain du Grand Toronto. Cependant, une meilleure compréhension des principes écologiques devait mener le gouvernement à élargir la portée de l'enquête de la Commission royale, de manière à inclure les bassins versants, le lac Ontario et le bassin des Grands Lacs. Cette section du rapport final porte sur d'importants impératifs environnementaux en matière de réhabilitation du secteur riverain : l'eau, les rives, les couloirs de verdure et l'utilisation du secteur riverain en hiver.

Il y a d'abord, et sur une vaste échelle, le lac Ontario et ses bassins versants, aux eaux sans cesse mouvantes et changeantes; nous ne pouvons nous passer de ces réservoirs, qui nous fournissent l'eau potable, l'eau de lavage et de refroidissement ainsi que l'eau nécessaire aux industries, au transport et aux loisirs. Les réseaux naturels et la faune de la biorégion sont dépendants du cycle hydrologique (alimentation des nappes souterraines, sources, écoulement, etc.) et des habitats aquatiques : les étangs, les ruisseaux, les rivières, les terres humides et le lac.

En deuxième lieu, il faut étudier la corrélation entre la terre et l'eau, c'est-à-dire le littoral du lac Ontario, ce littoral autrefois sculpté par la force naturelle des vagues et maintenance altéré profondément par les activités humaines.

En troisième lieu, nous explorons la possibilité de renouveler les lien écologiques et récréatifs qui existaient entre le secteur riverain et ses bassins versants en établissant des couloirs de verdure qui s'étendraient du rivage jusqu'aux vallées fluviales et jusqu'à l'arrière-pays.

Enfin, nous étudions le potentiel d'une meilleure utilisation pendant toute l'année du secteur riverain en accordant une attention particulière aux microclimats, à l'accessibilité, à la sécurité, à l'aménagement paysager, à la conception urbaine, à la programmation et aux installations.

La régénération du secteur riverain repose d'abord sur l'assainissement des eaux du lac Ontario, de son rivage et des vallées fluviales. C'est pourquoi nous adoptons une démarche axée sur l'écosystème dans notre étude des problèmes actuels et dans nos recommandations concernant la remise en état du secteur. Étant donné l'interdépendance des écosystèmes, il nous faut une stratégie d'ensemble qui comprenne plusieurs objectifs, afin que chaque mesure proposée comble une variété de besoins et complète les mesures prises ailleurs.

Nous ne pouvons pas, par exemple, espérer remettre en état le rivage sans nous pencher sur la santé du lac, dont les vagues viennent clapoter sur ses bords, aussi bien que sur celle des rivières qui l'alimentent. De même, les mesures destinées à favoriser l'utilisation récréative du secteur riverain pendant toute l'année, ou à ménager un réseau de sentiers dans la biorégion seront plus profitables si l'on s'efforce en même temps d'assainir l'environnement.

Chapitre 3 : L'eau

Au tout début de ses travaux, la Commission royale s'est rendu compte qu'il fallait considérer le secteur riverain du Grand Toronto dans le contexte de la région qui l'entoure. Selon des principes écologiques, il s'exerce des influences réciproques entre le secteur riverain et les régions extérieures. De plus, le secteur riverain du Grand Toronto fait partie d'un ensemble beaucoup plus vaste — en fait, de nombreux «ensembles» plus vastes. D'abord (et dans son voisinage immédiat), il est lié sur le plan écologique à la biorégion du Grand Toronto par les vallées fluviales et les cours d'eau qui coulent au sud du lac.

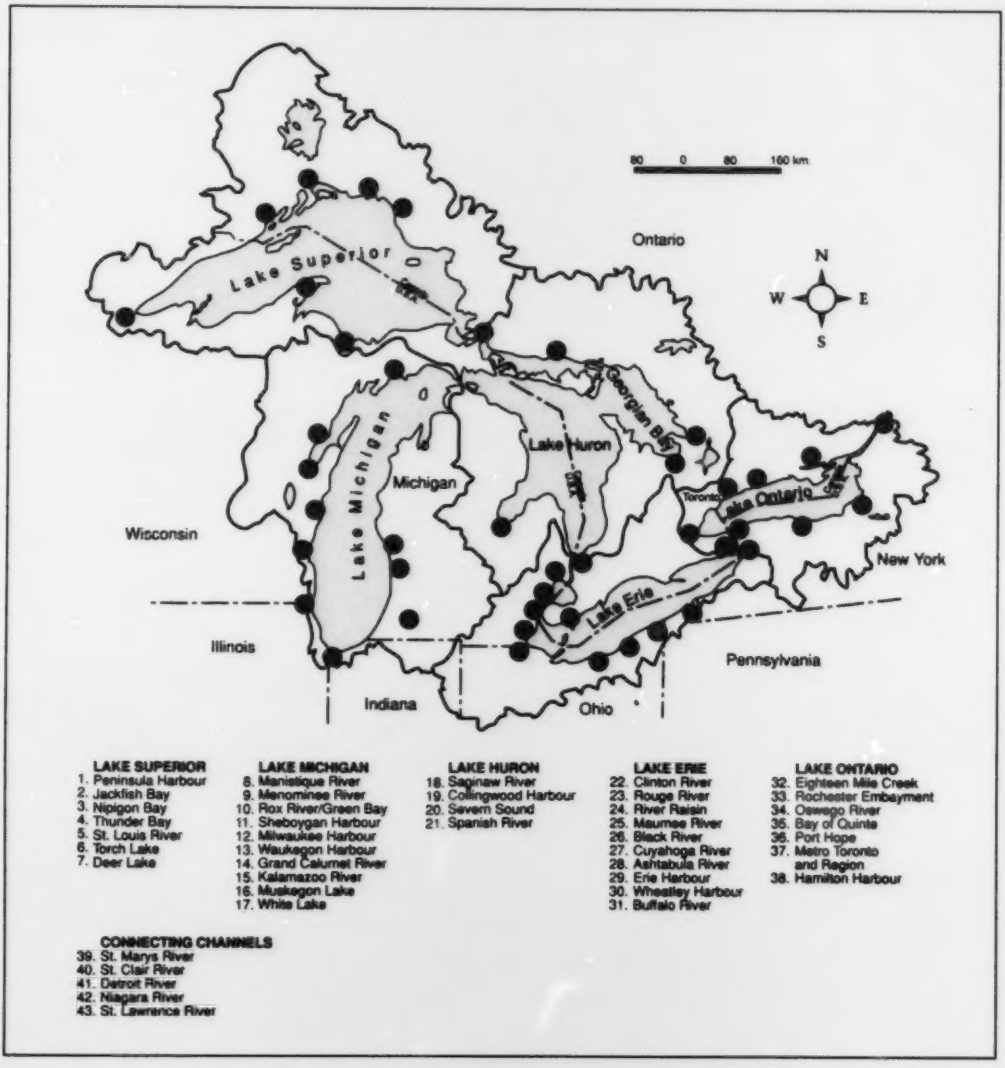
En même temps, comme le montre clairement la carte 3.1, la qualité de l'eau du secteur riverain du Grand Toronto est liée à celle du lac Ontario et du bassin de ce dernier. Le bassin assèche une superficie d'environ 64 000 kilomètres carrés (24 710 milles carrés) dans le sud-est de l'Ontario et le nord de l'État de New York.

Mais le lac Ontario n'est pas une entité isolée : c'est le cinquième et le plus en aval de la chaîne des Grands Lacs. Il reçoit environ 80 p. 100 de son eau de cours d'eau en amont, par la rivière Niagara. Même si on doit et on peut faire beaucoup dans le secteur riverain de la communauté urbaine de Toronto et dans ses environs, l'amélioration de la qualité de l'eau dépend en partie de la santé des Grands Lacs. Par exemple, en agissant seul, nous disposons de moyens limités pour nous attaquer aux problèmes concernant la présence de substances chimiques toxiques et persistantes dans les cours d'eau du bassin. Ce genre de problème exige une perspective beaucoup plus vaste qui ne peut être envisagée que par l'étude de l'écosystème du bassin des Grands Lacs.

Le secteur riverain du Grand Toronto ne correspond plus qu'à 250 kilomètres (155 milles) de ce qui autrefois était désigné comme la «cinquième côte de l'Amérique du Nord» — 8 000 kilomètres (5 000 milles) de rivage continu bordant les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent. Les premiers explorateurs et colons européens ont navigué le long de cette côte à la recherche d'une «terre d'abondance», et ils ont découvert des richesses naturelles presque inimaginables dans une région où la population autochtone était clairsemée. Les lacs offraient un approvisionnement quasi inépuisable d'eau douce propre à la consommation. Des peuplements de bois d'oeuvre s'étendaient à perte de vue. Les cours d'eau qui se jetaient dans les lacs pouvaient servir au transport à l'intérieur des terres et à la drave pour alimenter les minoteries et les scieries.

Des terres humides, à l'intérieur et à l'embouchure des rivières regorgeaient de populations de poissons, de reptiles et d'espèces de sauvagine. Les forêts qui jouxtaient les rives

Carte 3.1 Le bassin des Grands Lacs, secteurs préoccupants



des Grands Lacs abritaient des mammifères à fourrure, qui pouvaient être pris au piège, et des cerfs, qui étaient chassés à des fins de subsistance. Les poissons abondaient dans les lacs — touladi et hareng, corégone et esturgeon, saumon de l'Atlantique et anguille d'Amérique, et de nombreuses autres espèces.

Il n'est guère étonnant que les gens aient afflué à cet endroit. À l'heure actuelle, 10 p. 100 de la population américaine et près du tiers des Canadiens habitent dans le bassin des Grands Lacs, qui est le centre économique du Canada. On y trouve 28 villes de plus de 50 000 habitants et 13 400 usines manufacturières et industrielles. Ceux qui vivent dans le bassin sont tributaires des Grands Lacs pour l'eau servant à la consommation, à l'irrigation, à l'industrie, à la réception des déchets, à la production d'électricité, au

transport, et aux activités récréatives ainsi que pour la pêche et l'habitat faunique.

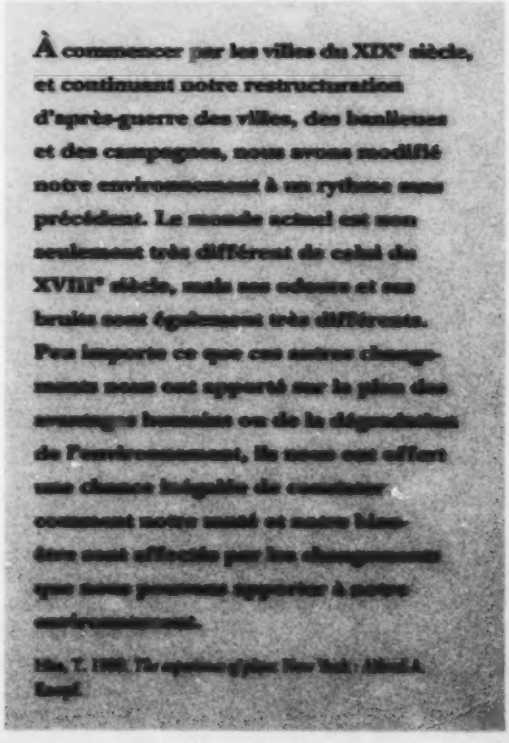
Aujourd'hui, près de deux cents ans après l'arrivée massive des Européens, le bassin des Grands Lacs a été profondément transformé par les activités humaines. La plus grande partie des vastes forêts qui autrefois bordaient les rives ont été débitées dans un accès frénétique d'activités qui se sont déroulées entre 1850 et 1920. L'aménagement et la perte d'habitats fauniques ont chassé les grands mammifères comme l'ours et le cerf vers l'intérieur des terres. De nombreuses espèces de poissons qui autrefois abondaient sont devenues rares ou se sont éteintes à cause d'une pêche excessive, de la construction de barrages et de la destruction d'habitats. Toutefois, sans le vouloir, la décision de construire des canaux et le transport international de marchandises et de gens ont ouvert la porte à la lamproie marine, à la salicaire pourpre et à d'autres espèces exotiques. En 1890 et 1891, un homme a eu l'idée quelque peu excentrique d'importer à New York des espèces de tous les oiseaux mentionnés par Shakespeare et a introduit l'étourneau européen (sansonnet), espèce très répandue, en Amérique du Nord tandis que, plus récemment, le rejet d'eau de cale par un navire étranger a fait pénétrer les dreissenas. Ayant peu d'ennemis naturels, ces espèces opportunistes ont proliféré dans le bassin et ailleurs, et ont chassé des espèces indigènes moins résistantes.

Des aires naturelles, telles que les terres boisées et les terres humides, de même que des terres agricoles de choix ont été anéanties par un développement sans discernement. Des rivières ont été polluées, et des cours d'eau ont été aménagés en souterrains ou recouverts d'une chaussée. Un des legs de l'exploitation intensive des ressources et des activités manufacturières dans le bassin est la présence de métaux lourds et de produits chimiques toxiques; on retrouve ces substances dans les eaux des Grands Lacs, dans les sédiments de fond des lacs et des rivières, dans les décharges dispersées dans le paysage, ainsi que dans le sol et les eaux souterraines des sites industriels.

Le paysage d'aujourd'hui diffère beaucoup de celui qui a accueilli les explorateurs européens. Les ressources naturelles, autrefois si abondantes, ont fortement diminué. Le présent chapitre décrit brièvement l'état des Grands Lacs, notamment la qualité de l'eau et la santé des êtres humains et de la faune, et examine pourquoi il y a eu si peu de progrès au niveau du rétablissement de l'écosystème des Grands Lacs, qui est fondamental pour la remise en état du secteur riverain du Grand Toronto.

L'ÉTAT DES GRANDS LACS

Une étude exhaustive de l'état des Grands Lacs dépasse la portée du présent rapport; en outre, de nombreux excellents ouvrages ont été publiés dernièrement à ce sujet. La présente partie porte principalement sur trois grands problèmes environnementaux dans le



MODIFICATIONS DES POPULATIONS DE POISSONS DES GRANDS LACS

Les premiers colonisateurs des rives des Grands Lacs ont été abasourdis par l'abondance des poissons. Dans les *Relations des Jésuites*, journal annuel décrivant les expériences des missionnaires jésuites, on a signalé : «qu'un seul pêcheur pouvait capturer, en une seule nuit, vingt esturgeons de grande taille, ou cent cinquante corégones, ou encore huit cents harengs dans un seul filet» sur la rive sud du lac Supérieur. On rapporte également qu'à Sault-Ste-Marie, les corégones de la rivière St. Marys s'assemblaient en bancs tellement denses, qu'une personne debout dans l'eau n'avait qu'à étendre le bras pour en capturer facilement un millier. Dès le début du XIX^{e} siècle, la pêche commerciale a été implantée dans les lacs, servant d'abord à alimenter des entreprises minières et de débitage du bois, puis plus tard, les villes champignons du Midwest américain.

Dès 1879, plus d'un million de livres de touladis et près de deux millions de livres de corégones étaient prélevées, chaque année, dans le lac Ontario. Au début du XX^{e} siècle, la pêche commerciale était une entreprise importante dans les Grands Lacs, occupant 10 000 personnes — deux fois plus que vingt ans auparavant. «Mais à mesure que l'effort de pêche augmentait et que les modifications de l'environnement entreprises par l'homme s'accéléraient», le milieu fragile des populations de poissons a commencé à se détériorer.

Les stocks de poissons diminuaient, et certaines espèces ont disparu pour toujours, surtout à cause de la pêche excessive. Par exemple, les ciscos à nageoires noires et à nez court étaient beaucoup plus recherchés après, mais dès 1900, ces poissons benthiques ressemblant à des harengs n'existaient plus pour la pêche commerciale. D'autres espèces ont été délibérément détruites : l'esturgeon, reconnu pour sa longévité, (certains spécimens peuvent vivre jusqu'à 150 ans) a été chassé et détruit parce que sa carapace extérieure déchirait facilement les filets conçus pour des poissons de plus petite taille. Après avoir capturé des esturgeons, les pêcheurs «les empilaient comme une corde de bois, sur les plages, les inondant d'huile pour les brûler».

D'autres espèces ont été perdues ou décimées en raison d'une variété de facteurs. Par exemple, la pêche excessive, aggravée par une diminution des habitats, a entraîné la mort du saumon de l'Atlantique dans le lac Ontario. Comme les colonisateurs défrichaient les terres, l'écoulement de l'eau en été diminuait et l'envasement augmentait. Faute d'arbres pour ombrager les cours d'eau, la température s'est élevée, privant les saumons de l'eau froide et claire nécessaire à la reproduction. En outre, les scieries ont obstrué les voies de migration vers les frayères et rejetaient de la sciure qui recouvrait le fond des rivières et les marais entraînant la suffocation des œufs de poissons et des larves. Le dernier saumon de l'Atlantique dans le lac Ontario a été observé à Wilmot Creek en 1896.

Le dernier coup important aux pêches des Grands Lacs a été porté lorsque l'on a introduit, délibérément et accidentellement, des espèces de poissons exotiques. Des stocks de poissons déjà vulnérables ne pouvaient plus rivaliser avec les nouvelles espèces, changeant ainsi pour toujours l'écosystème des Grands Lacs. L'éperlan arc-en-ciel, ensemencé dans les Grands Lacs pour servir de nourriture à un salmonidé qu'on a tenté d'implanter mais sans succès, s'est développé et se nourrissait probablement des proies des corégones et des harengs, ce qui a entraîné le déclin de ces espèces. La carpe, introduite comme source de nourriture pour les êtres humains, a détruit la végétation aquatique, ce qui a touché de nombreuses espèces de poissons tributaires des terres humides.

Deux espèces de poissons, la lamproie et le gaspareau, ont joué un rôle important dans la dégradation des pêches dans les Grands Lacs; on pense qu'elles ont pénétré par les canaux construits pour relier les lacs d'eau douce à l'océan Atlantique. Les lamproies, parasites qui sucent les

liquides organiques des poissons, ont décimé des populations de corégones et de touladis. Les gaspareaux causent des dommages en raison de leur grand nombre : ils consomment les proies du cisco de lac, du méné de lac et du corégone.

La pêche dans les Grands Lacs a été sérieusement altérée. Les espèces exotiques sont devenues les plus abondantes; à l'heure actuelle, notre pêche sportive repose presque exclusivement sur les saumons cohos et quinnats d'élevage parce que ces espèces se reproduisent difficilement dans les lacs.

En raison de la baisse des stocks, et aussi de la menace relativement nouvelle que représente la contamination toxique, les activités de pêche commerciale ne peuvent pas être viables dans les Grands Lacs. La bouillie chimique produite par les populations rurales et urbaines qui bordent ces lacs a rendu de nombreux poissons impropres à la consommation pour l'homme ou la faune. Aujourd'hui, le lac Érié n'héberge plus de doré noir et de touladi, tandis qu'il n'y a plus de cisco de lac dans le lac Ontario. En outre, six des sept espèces de méné de lac sont maintenant éteintes dans les Grands Lacs. Il a fallu 10 000 ans à la population de poissons pour se développer dans les Grands Lacs, et seulement quelques décennies pour la changer à tout jamais.

Sources : Ashworthy, W. 1986. *The Late Great Lakes: an environmental history.* Toronto: Collins, Weller, P. 1990. *Fresh water seas: saving the Great Lakes.* Toronto: Between the Lines.

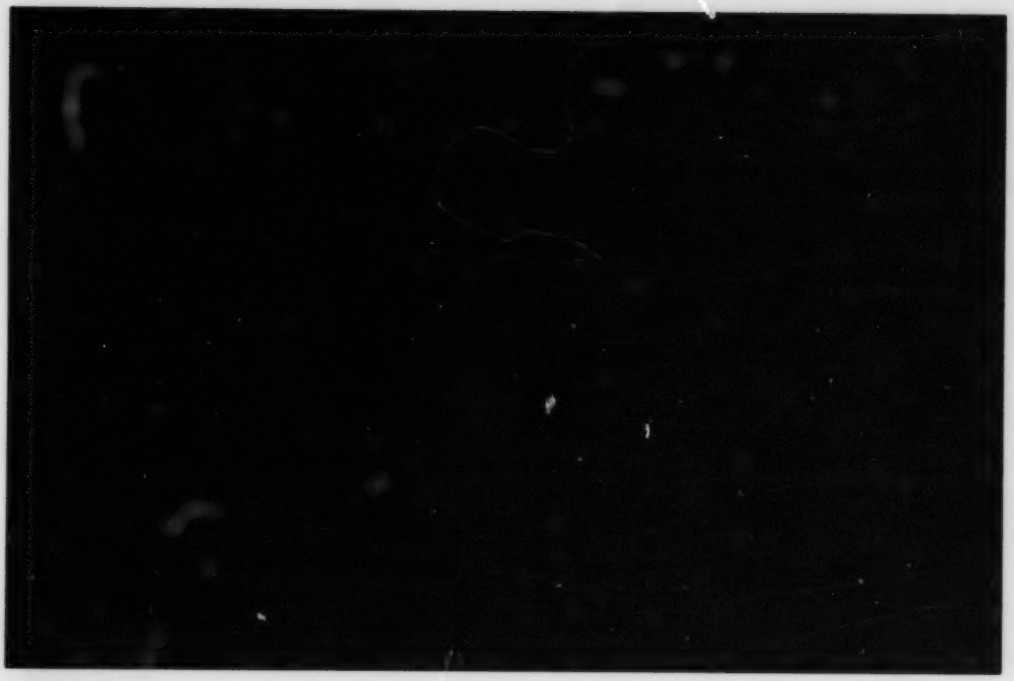
bassin des Grands Lacs : la qualité de l'eau (notamment dans la mesure où elle affecte la santé des êtres humains et de la faune), les terres humides et les réseaux hydrographiques, et la quantité d'eau.

LA QUALITÉ DE L'EAU

La détérioration de la qualité de l'eau dans le bassin des Grands Lacs n'est pas récente. À Toronto, par exemple, la pollution du port et de la baie Ashbridge's était une source de préoccupation municipale dès le début des années 1880. Auparavant, les eaux du port étaient considérées, en général, comme un dépotoir commode (et inépuisable) pour des déchets d'origine humaine et animale, et tout autre déchet non désiré. Mais comme l'odeur le long du secteur riverain était insupportable et que les connaissances des maladies d'origine hydrique s'élargissaient, l'attitude a commencé à changer. Afin de protéger la santé de la population, dès 1910 la ville de Toronto possédait sa première station d'épuration des eaux usées.

Toronto, bien entendu, n'était pas la seule ville et ses problèmes ont été reproduits dans des centres urbains bordant les lacs, à Buffalo, à Chicago, à Cleveland et dans d'autres centres urbains se développant rapidement. Pour remédier à la situation, en 1912, les gouvernements du Canada et des États-Unis ont demandé à la Commission mixte internationale nouvellement formée d'étudier la question : il s'agissait là de la première initiative environnementale bilatérale entreprise dans les Grands Lacs.

Si l'on jette un coup d'oeil rétrospectif, la construction d'installations d'épuration des eaux usées et l'application de mesures pour lutter contre les charges en substances nutritives dans les lacs ont été les faits marquants de la lutte contre la pollution dans le bassin des Grands Lacs. Jusqu'à tout récemment, les initiatives en matière de traitement des eaux usées à cet endroit étaient un fouillis, mais, vers la fin des années 1960, il devenait évident pour les scientifiques, les décideurs et la population en général, que les lacs du secteur inférieur étaient gravement pollués par les substances nutritives. Des teneurs élevées en substances nutritives comme le phosphore et l'azote provoquaient l'eutrophisation des lacs, c'est-à-dire



Massey Creek, Toronto

une prolifération incontrôlée de plantes aquatiques, un abaissement des concentrations d'oxygène et un environnement empêchant la survie de nombreux poissons. Le lac Érié, en particulier, était sérieusement touché, et comme lac «en péril», il devenait un symbole puissant de ce qui était néfaste dans le bassin.

Bien entendu, des teneurs excessives en substances nutritives étaient loin d'être le seul problème de pollution à ce moment-là : les voies de navigation recevaient des quantités considérables de ce qu'on appelait des «polluants de type classique» (huiles et graisses, matière organique provoquant un épuisement de l'oxygène, et des matières solides en suspension) en plus des effluents et des déversements industriels à peine traités. Les conditions dans les années 1960 ont été reproduites sur graphique par Phil Weller (1990) dans son ouvrage *Fresh Water Seas: Saving the Great Lakes* :

> La gravité des problèmes a donné lieu à une série de phénomènes bizarres. Les mauvaises herbes dans la baie Rondeau, sur la rive nord du lac Érié, étaient tellement denses qu'elles ressemblaient à un «champ de blé» et qu'il a fallu acheter de l'équipement pour les faucher afin de les empêcher de proliférer. La rivière Cuyahoga, qui coule dans Cleveland, était recouverte d'une couche d'huile et de graisse tellement épaisse qu'elle a pris feu en 1969. La ville a dû construire un mur coupe-feu et déclarer la rivière comme une zone à risque d'incendie . . . En mars 1967, une combinaison mortelle de temps froid et de pollution industrielle a tué cinq mille canards le long de la rivière Détroit. Des fibres de bois, des copeaux, des tapis de mousse de pâtes et papiers et des nappes d'hydrocarbures recouvraient la rivière St. Marys. Des nappes d'hydrocarbures et de l'eau décolorée étaient des phénomènes courants dans la rivière Niagara . . . En janvier 1967, la torche acétylène d'un travailleur a enflammé accidentellement les huiles couvrant la rivière Buffalo, affluent de la Niagara. Les flammes ont jailli haut dans les airs, brûlant les pilotis

d'un pont et faisant fondre les supports en verre à trente pieds au-dessus de la surface de l'eau.

En 1964, en réponse à des demandes publiques d'actions en justice, le Canada et les États-Unis ont demandé à la Commission mixte internationale d'étudier la dégradation des lacs et de recommander des mesures correctrices pour y mettre fin. À la suite du rapport de 1970 de la CMI, une mesure binationale concertée a été mise en oeuvre. En 1972, les deux gouvernements ont signé le premier accord relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs (ARQEGL); ce dernier portait notamment sur l'eutrophisation des lacs Ontario et Érié.

L'Accord a servi de cadre aux activités de prévention coordonnées de part et d'autre de la frontière; il établissait les objectifs pour les effluents des station d'épuration des eaux usées, et comportait un échéancier pour la réduction des charges de phosphore dans les lacs. Le gouvernement fédéral canadien a été le premier à limiter les teneurs en phosphate dans les détergents et à fournir des fonds pour améliorer les stations d'épuration des eaux usées. La province de l'Ontario a établi des lignes directrices plus rigoureuses pour les effluents des stations d'épuration et a également aidé les municipalités à payer les coûts de réfection. Le résultat a été concluant : les pêches dans le lac Érié ont fini par se rétablir, et les épais tapis verts d'algues, autrefois si courants, sont maintenant rares.

Cela ne signifie pas que des polluants de type classique comme le phosphore, les matières solides en suspension ou les bactéries ont disparu : il existe encore des problèmes propres à un site. À Toronto, par exemple, les teneurs en phosphore dans le secteur riverain sont encore trop élevées, et certains vieux égouts unitaires, qui déversent des eaux d'égout brutes dans la zone précôtière du lac Ontario lorsque de violents orages éclatent, existent encore. Chaque été, des plages doivent donc être fermées en raison de teneurs élevées en bactéries, et les possibilités récréatives sont réduites pour les baigneurs, les véliplanchistes, les rameurs, etc. À Toronto et dans 42 autres sites autour des Grands Lacs, ces problèmes particuliers sont abordés dans le cadre de plans d'action correctrice visant à améliorer la qualité de l'eau.

Plage Sunnyside, 1990

Toutefois, le succès général des programmes provoqué par l'Accord de 1972 et convenu par ce dernier montre de toute évidence ce qui peut être réalisé par suite d'une action coordonnée. En effet, comme on le signale dans le rapport *The Great Lakes in the 1990s* (Les Grands Lacs dans les années 1990), «l'amélioration rapide de l'état de ces lacs après 1972 a incité le Canada et les États-Unis à signer un nouvel accord en 1978» (Jackson et Runnals, 1991).

Le nouvel accord, l'Accord de 1978 relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs, comporte une vision éloquente et un énoncé hardi du but visé. Alors que le document de 1972 portait sur l'eutrophisation de deux des Grands Lacs, l'Accord de 1978 visait ni plus ni moins que le rétablissement et la conservation de «l'intégrité chimique, physique et biologique des eaux de l'écosystème du bassin des Grands Lacs». (Commission mixte internationale, janvier 1988). Cet accord liait les deux gouvernements fédéraux à considérer tout l'écosystème du bassin, et non pas des parties seulement, et à étudier la qualité de l'écosystème (air, eau, sol, êtres humains, faune et les relations entre ces éléments).

Les problèmes qui ont été abordés dans l'Accord de 1972 étaient les polluants de type classique, les prétendu «matières et solides», dont les effets étaient visibles sous forme d'écume, de nappes, de prolifération d'algues et de poissons morts. L'Accord de 1978 s'attaquait à des problèmes plus complexes, notamment à un problème en grande partie invisible : la myriade de produits chimiques toxiques synthétiques que souvent on ne pouvait ni voir ni sentir. Le Conseil de la qualité de l'eau (principal organisme consultatif de la CMI) a donc commencé à dresser la liste des produits chimiques toxiques synthétiques présents dans les eaux des Grands Lacs. Année après année, la liste s'allongeait en raison de l'amélioration des méthodes de dépistage.

Cette liste compte maintenant 362 composés, dont 32 sont des métaux, 68 des pesticides et 262 des composés chimiques organiques. Sur le nombre total, au moins 126 ont été déclarés toxiques pour les êtres humains, mais on possède peu ou pas d'information sur la toxicité des autres produits pour les humains ou la faune. Il n'existe pas de normes acceptables quant à la présence dans l'eau d'un grand nombre de ces produits : la CMI a fixé des objectifs pour 28 composés dans l'eau, tandis que la province de l'Ontario dispose d'objectifs de la qualité de l'eau pour 87 composés.

Dès 1985, après avoir compilé des données pendant 13 ans, la CMI était en mesure de cibler un sous-ensemble de polluants faisant l'objet d'une grande préoccupation notamment :

- trois produits chimiques industriels (BPC, mercure, plomb alkylé);
- cinq pesticides (DDT, dieldrine, toxaphène, mirex, et hexachlorobenzène);
- trois sous-produits d'origine industrielle (dioxines, furanes, et benzo(a)pyrène).

Ils ont été choisis dans le bassin en raison de leur persistance dans l'environnement, et de leur toxicité pour la faune et probablement pour l'être humain.

Le Conseil de la qualité de l'eau a soumis récemment six de ces 11 polluants (BPC, DDT, dieldrine, toxaphène, mirex et hexachlorobenzène) à une étude plus approfondie. La fabrication et l'utilisation de ces produits chimiques sont grandement limitées depuis des années; par exemple, la plupart des utilisations de DDT ont cessé au Canada en 1970. Depuis le début des années 1980, l'utilisation du toxaphène a cessé presque complètement. La dieldrine, autrefois largement utilisée, ne peut plus être employée pour lutter contre les termites. En raison des restrictions apportées concernant leur utilisation et leur fabrication, la teneur de ces produits chimiques dans l'environnement est beaucoup plus faible aujourd'hui qu'il y a 20 ans. En fait, les teneurs relevées dans l'eau des Grands Lacs est inférieure aux objectifs fixés aux termes de l'ARQEGL et (relativement à ces six polluants) ne présentent pas de danger. Il semblerait que le problème devrait être résolu.

Toutefois il n'a pas été réglé. Malgré les teneurs très faibles relevées dans l'environnement à la suite des mesures prises, le Conseil de la qualité de l'eau de la CMI a conclu dans son rapport de 1991 présenté à la CMI, *Le nettoyage des Grands Lacs*, que les réductions des 11 polluants critiques :

> . . . ne sont pas suffisantes, compte tenu de ce que nous savons aujourd'hui. Des

Tableau 3.1 Les polluants critiques dans l'écosystème du bassin des Grands Lacs

Diphényles polychlorés totaux* (BPC)
Liquide isolant des transformateurs électriques et pour la production de fluides hydrauliques, de lubrifiants et d'encres. Comprend 209 produits chimiques connexes de toxicité variable. Voies de pénétration : air ou sédiments.

DDT et ses métabolites (y compris le DDE)**
Insecticide. Encore largement utilisé pour la désinsectisation dans les régions tropicales sur d'autres continents. Voies de pénétration : air ou sédiments.

Dieldrine**
Insecticide appliqué sur les fruits. Voies de pénétration : air ou sédiments.

Toxaphène**
Insecticide mis au point comme substitut du DDT. Appliqué sur les cultures de coton. Voies de pénétration : air ou sédiments.

2,3,7,8-tétrachlorodibenzo-*p*-dioxine (TCDD)
Composé chimique présent dans les herbicides utilisés en agriculture ainsi que pour la gestion des prairies et des forêts (composé présent dans l'agent orange utilisé au Viêt-nam. Également sous-produit de la combustion de combustibles fossiles et de déchets, et des procédés de production des pâtes et papiers. Composé chimique le plus toxique des 75 formes de dioxine.

2,3,7,8-tétrachlorodibenzofurane (TCDF)
Composé chimique présent dans les herbicides utilisés en agriculture ainsi que pour la gestion des prairies et des forêts. Également sous-produit de la combustion de combustibles fossiles et de déchets, de procédés de production des pâtes et papiers. Composé chimique le plus toxique des 135 variantes de furane.

Mirex***
Ignifuge et pesticide utilisé dans la lutte contre les fourmis rouges. Se décompose en un produit chimique plus puissant, le photomirex, en présence de rayonnement solaire. Voies de pénétration : air ou sédiments.

Mercure
Utilisé en métallurgie, et sous-produit des procédés de production de peintures, de chlore et de soude caustique, et de matériel électrique. Naturellement présent dans les sols et les sédiments.

Plomb alkylé
Additif de l'essence et utilisé dans les soudures, les tuyaux et les peintures. Également libéré lors de la combustion de combustibles fossiles, de tabac, de l'incinération de déchets et par les tuyaux, les cannettes et les éclats de peinture.

Benzo(*a*)pyrène
Produit libéré lors de la combustion de combustibles fossiles, de bois, de l'incinération de déchets et de charbon et du gaz d'échappement des automobiles. Une des nombreuses formes d'hydrocarbures polyaromatiques, ou HAP.

Hexachlorobenzène (HCB)
Sous-produit de la combustion de carburants et de l'incinération de déchets, et de la fabrication de chlore. Composé présent dans les pesticides chlorés.

---

* Fabrication et nouvelles utilisations interdites aux États-Unis et au Canada
** Utilisation limitée aux États-Unis et au Canada
*** Utilisation interdite aux États-Unis et au Canada

Source : Commission mixte internationale. Conseil de la qualité de l'eau des Grands Lacs. 1991. *Le nettoyage des Grands Lacs : un rapport sur les substances toxiques dans l'écosystème du bassin des Grands Lacs présenté à la Commission mixte internationale par le Conseil de la qualité de l'eau*. Windsor : Commission mixte internationale.

études semblent indiquer que ces substances ont ou risquent d'avoir des incidences importantes à long terme, quoique subtiles, sur la santé des êtres humains et de la faune, même à de très faibles concentrations (Conseil de la qualité de l'eau des Grands Lacs de la CMI, 1991).

Les substances toxiques rémanentes et la santé des êtres humains et de la faune

Comment des «teneurs sans danger» de produits chimiques toxiques dans l'eau peuvent-elles être la source de problèmes chez les êtres humains et la faune? La réponse se trouve dans les caractéristiques des produits chimiques et leur cheminement dans la chaîne alimentaire. Les 11 produits figurant sur la liste de la CMI (et de nombreux autres présents dans le bassin des Grands Lacs) sont rémanents : leur dégradation en composés moins toxiques exige beaucoup de temps. Dans le cas de métaux toxiques comme le mercure et le plomb, il n'y a jamais de dégradation.

Au moins huit des 11 produits ont en commun une caractéristique importante : ils peuvent subir une «bioamplification», c'est-à-dire que les teneurs en dieldrine, en mirex ou en BPC relevées dans des tissus animaux augmentent graduellement à mesure que l'on remonte la chaîne alimentaire. Afin de comprendre les problèmes des substances toxiques dans les Grands Lacs, il importe de savoir pourquoi il en est ainsi.

Lorsqu'un kilogramme d'un produit chimique toxique rémanent est déversé dans l'eau, une partie sera dissoute dans l'eau, et une autre partie se fixera à des particules et se déposera dans les sédiments de fond. Dans un cas comme dans l'autre, le produit chimique est «accessible» aux organismes aquatiques. Des invertébrés benthiques (comme des bivalves ou des vers) accumuleront la toxine dans leurs tissus par suite de l'ingestion de sédiments ou d'eau. Si les teneurs sont suffisamment élevées, les effets toxiques se manifesteront dans les organismes. Si les teneurs sont faibles, les invertébrés eux-mêmes se porteront bien, mais un problème peut encore se manifester à un échelon plus élevé de la chaîne alimentaire.

Chez les animaux, presque tout peut constituer un repas pour quelque chose d'autre. Le réseau trophique complexe est illustré à la figure 3.1. On voit que les invertébrés sont presque au bas de la chaîne alimentaire et sont consommés par des poissons comme les éperlans ou les gaspareaux qui, à leur tour, servent de nourriture aux poissons de plus grande taille, comme le brochet ou le touladi par exemple, qui sont la proie d'oiseaux aquatiques tels que les goélands ou les cormorans, ou des êtres humains.

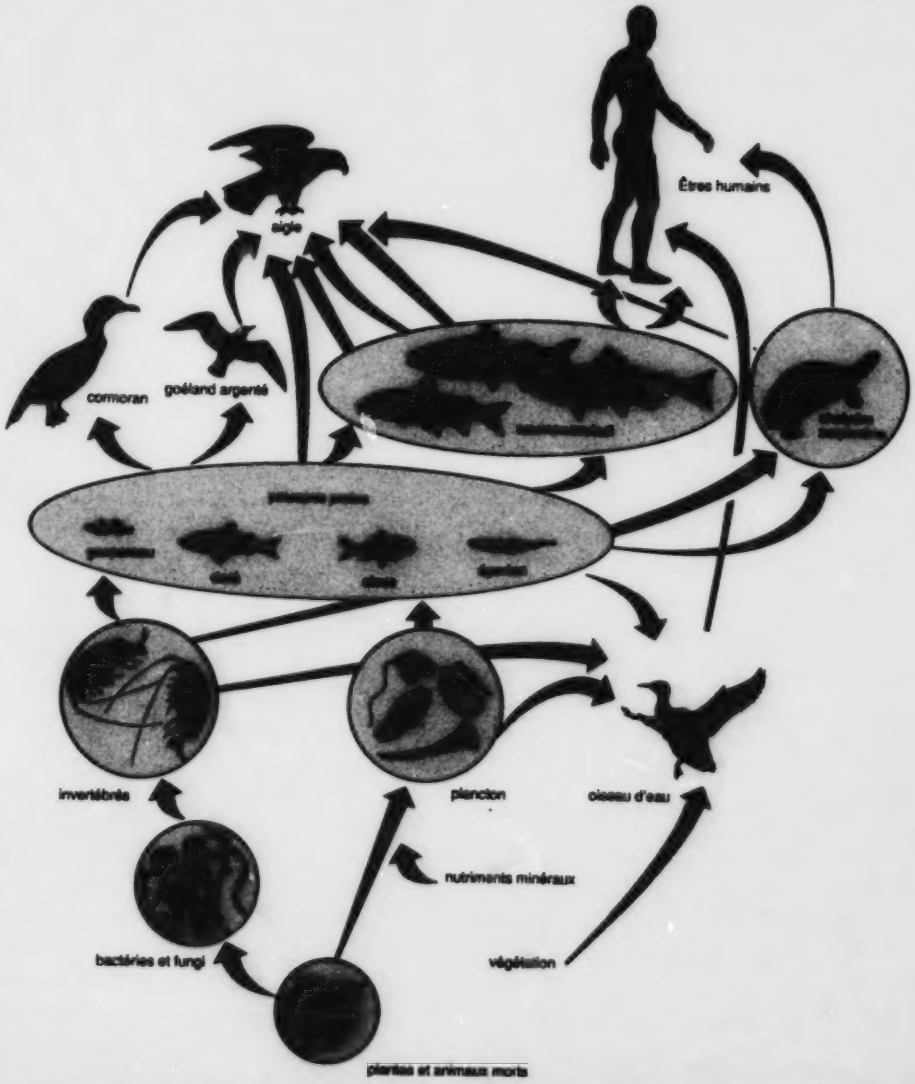
Même si les teneurs de produits chimiques rémanents dans l'eau semblent être «inoffensives» (parce qu'elles répondent aux normes fixées), à cause de la bioamplification, elles sont souvent trop élevées dans le poisson pour qu'il puisse être consommé sans danger par les êtres humains ou la faune. Dans la région du Toronto métropolitain, en raison de la bioamplification des produits chimiques, la consommation de huit espèces de poissons de certaines tailles est restreinte. Il existe des restrictions similaires ailleurs autour des lacs. À cause du processus de bioamplification, les teneurs en BPC dans les œufs de goéland argenté peuvent être dix millions de fois supérieures à celles relevées dans les eaux des Grands Lacs.

La bioamplification illustre l'une des faiblesses de la démarche traditionnelle en matière de gestion des produits chimiques : les normes relatives à la qualité de l'eau sont fixées pour le «récepteur le plus sensible», souvent pour assurer la survie d'espèces vulnérables comme la truite. Mais les normes ne sont *pas* fixées pour protéger le goéland qui consomme l'éperlan, ou l'être humain qui consomme de la truite qui se nourrit d'éperlans.

Les teneurs de produits chimiques toxiques rémanents relevées dans les eaux ou les tissus des animaux dans les Grands Lacs ne sont pas en général suffisamment élevées pour

causer des effets toxiques aigus, notamment la mort immédiate. Les scientifiques s'inquiètent plutôt des effets chroniques, des effets plus subtils qui peuvent se manifester chez l'être humain ou chez l'animal qui a été porteur pendant des années d'une charge chimique de BPC, de dioxine ou de toxaphène dans ses tissus. Ces effets peuvent se manifester eux-mêmes sous forme de cancer ou entraîner des problèmes de reproduction; récemment,

Figure 3.1 Représentation simplifiée du réseau trophique des Grands Lacs



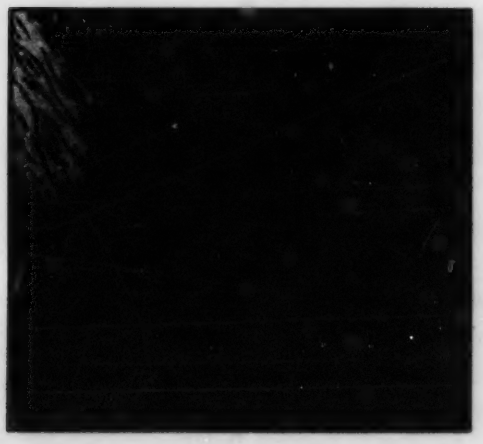
Note : Représentation simplifiée du réseau trophique des Grands Lacs démontrant l'acheminement principal. Les niveaux de produits chimiques toxiques dans les tissus animaux deviennent de plus en plus élevés quand on remonte la chaîne alimentaire.

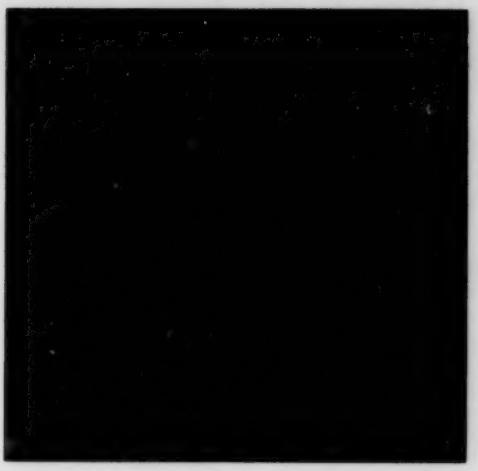
Nous sommes allés trop loin . . . nous allons nous éliminer nous-mêmes. Cela ressemblera à l'histoire de la grenouille dans un bocal d'eau. Si on élève la température lentement, elle restera là et barbotera jusqu'à ce qu'elle meure dans l'eau chaude. Mais si vous chauffez l'eau et y plongez la grenouille, elle sautera hors du bocal. Donc, le problème c'est que le milieu aquatique qui nous entoure se réchauffe lentement et il est confortable, on s'y sent bien et la vie est si agréable au Canada . . . Mais nous devons regarder autour de nous et nous nous rendrons compte que l'eau devient chaude.

Potter, P. Août/septembre 1991. "Classrooms without walls". Dans *Canadian Geographic*.

des scientifiques ont commencé à s'intéresser à l'existence possible d'autres effets plus subtils, comme des changements hormonaux ou des modifications de comportement.

Depuis les années 1950, des produits chimiques toxiques rémanents ont été en cause dans des problèmes manifestés par quelque 14 espèces fauniques près du sommet de la chaîne alimentaire dans le bassin des Grands Lacs. (Voir le tableau 3.2.) Ces problèmes comprennent des troubles de reproduction, des difformités, et parfois des baisses draconiennes





de population, tels qu'ils ont été relevés chez deux espèces de mammifères (la loutre et le vison), chez une espèce de reptiles (la chélydre serpentine), et chez trois espèces de poissons (le touladi, la barbotte brune et le meunier noir).

Des troubles similaires ont été signalés chez huit espèces d'oiseaux piscivores autour du bassin : la sterne caspienne, la sterne pierregarin et la sterne de Forster, le goéland à bec cerclé et le goéland argenté, le cormoran à aigrettes, le bihoreau à couronne noire, et le pygargue à tête blanche. En raison des teneurs en produits organochlorés comme le DDT dans l'environnement, les populations de tous ces oiseaux ont diminué brusquement dans les années 1960. En fait, certaines baisses étaient tellement importantes que, dans son rapport de 1991 le Conseil de la qualité de l'eau de la CMI indique que :

> . . . les registres ne montrent aucun succès de reproduction des cormorans à aigrettes sur les rives du lac Ontario entre 1954 et 1977. Dès le début des années 1960 et pendant les années 1970, la situation s'est étendue aux lacs Michigan et Supérieur . . . Vers la fin des années 1960, on a découvert que certains oiseaux piscivores des lacs Ontario et Michigan présentaient des niveaux de contamination parmi les plus élevés de la planète.

Lorsque l'on a restreint l'utilisation de produits chimiques comme le DDT et que les

teneurs environnementales ont chuté, les populations de la plupart de ces oiseaux se sont rétablies. À Toronto, nous avons des bihoreaux à couronne noire et des cormorans qui nichent à nouveau. Il reste tout de même des obstacles. À l'heure actuelle dans le bassin, il y a encore des cormorans qui naissent avec des pieds difformes et un bec croisé. Les sternes caspiennes et les sternes pierregarin affichent encore des malformations et une mortalité embryonnaire. Les pygargues à tête blanche sont incapables de se reproduire normalement le long des rives des Grands Lacs. Pourquoi une telle situation?

Des études portant sur les tissus animaux effectuées au cours des années montrent que les concentrations de produits chimiques rémanents comme le DDT, la dieldrine et les BPC ne diminuent plus et sont stables dans l'environnement. Une utilisation continue de ces produits et des sources invisibles — sédiments, fuites provenant de sites d'enfouissement, dépôts atmosphériques — se sont traduites par un équilibre dans l'environnement et ces concentrations résiduelles causent des problèmes à la faune. Il semble évident qu'il nous faudra vivre longtemps avec ces produits chimiques.

Les êtres humains partagent l'échelon supérieur de la chaîne alimentaire avec les oiseaux piscivores et les mammifères : nous respirons le même air et nous buvons la même eau. Certains d'entre nous, en particulier les chasseurs, les pêcheurs à la ligne et les Autochtones, consommons les poissons et la sauvagine qui vivent dans le bassin. Qu'en est-il des effets sur les êtres humains de l'exposition à ces faibles teneurs de produits chimiques toxiques rémanents?

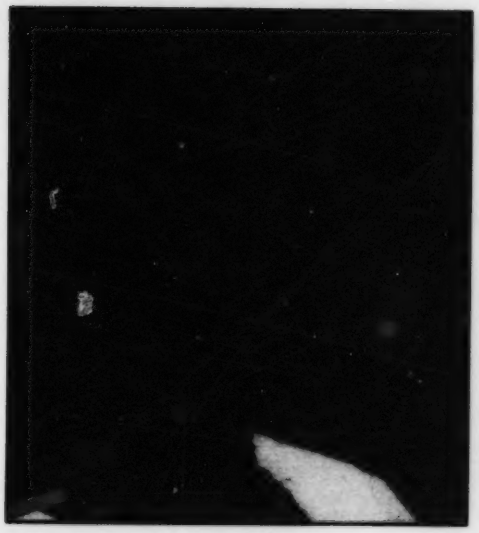
Tableau 3.2 Diverses espèces de poissons et d'animaux ayant été affectés par des contaminants des Grands Lacs

Espèces	Diminution de la population	Effets sur la reproduction	Amenuisement	Malformations congénitales[1]	Modifications de comportement	Changements biochimiques	Mortalité	Modifications de comportement
Vison	X	X	NS	NE	NE	NE	X	?
Loutre	X		NS	NE	NE	NE	?	?
Cormoran à aigrettes	X	X	X	(X)		X	?	?
Bihoreau à couronne noire	X	X	X	X		X	?	?
Pygargue à tête blanche	X	X	X	NE		NE	NE	?
Goéland argenté		X	X	X	X	X	X	
Goéland à bec cerclé				X		NE	X	
Sterne caspienne		X		X	NE	NE		X
Sterne pierregarin		X	X	X		X		
Sterne de Forster		X		X	X	X		
Chalydre serpentine	NE	X	NS	X	NE	NE	NE	NE
Touladi		X	NS			X		
Barbotte brune			NS			X		
Meunier noir			NS	X		X		

X = effets documentés NE = non examinés NS = ne s'applique pas ? = suspect vu le déclin de la population

[1]Des registres non publiés de malformations congénitales existent pour le cormoran à aigrettes

Source : Environnement Canada, Canada. Min. des Pêches et des Océans, et Canada. Santé et Bien-être Canada 1991. *Produits chimiques dans les Grands Lacs et leurs effets*. Toronto : Canada. Environnement Canada, Canada. Min. des Pêches et des Océans Canada. Santé et Bien-être Canada.



Malformation du bec d'un cormoran à aigrettes

Par le passé, les préoccupations relatives à la santé des êtres humains et aux produits chimiques toxiques rémanents dans le bassin des Grands Lacs portaient principalement sur le risque de cancer. Toutefois, étant donné que nos connaissances sur les effets de ces substances sur la faune ont évolué, des chercheurs ont commencé à rechercher des effets plus subtils sur la santé, et plus difficilement mesurables. Comme l'indique le Conseil de la qualité de l'eau dans son rapport de 1991 :

> C'est le potentiel cancérigène des substances toxiques qui constitue le risque le plus fréquemment évoqué dans les médias. Mais on constate de plus en plus que certains des produits toxiques présents dans l'écosystème des Grands Lacs peuvent affecter le système nerveux, la fertilité, le développement des jeunes et la résistance aux maladies.

Peu d'études épidémiologiques détaillées ont été menées sur les effets des substances toxiques rémanentes dans les Grands Lacs sur les êtres humains. Une des enquêtes approfondies comparait la santé des enfants dont les mères avaient consommé régulièrement du poisson contaminé du lac Michigan à celle d'un groupe témoin dont les mères n'avaient pas consommé de poisson. Les résultats ont montré que chez les mères du premier groupe, les charges corporelles de BPC et d'autres produits chimiques étaient plus élevées que la moyenne.

Les chercheurs ont également relevé des différences importantes chez les enfants dont les mères consommaient en moyenne 6,7 kilogrammes (15 livres) de poisson du lac Michigan par année. Ces enfants naissaient plus tôt, pesaient moins et avaient un tour de tête plus petit que les enfants des autres mères. Ils sursautaient plus facilement et présentaient des réflexes anormalement affaiblis. Au cours de tests de mémoire visuelle administrés à l'âge de sept mois, les bébés de mères consommatrices de poisson ont obtenu des résultats plus faibles que les bébés des autres mères. Évalués de nouveau à l'âge de quatre ans, les enfants des mères qui avaient consommé le poisson du lac Michigan avaient des capacités verbales amoindries et une moins bonne mémoire à court terme. Les chercheurs travaillant à ce projet continueront d'étudier les enfants tout au long de leur croissance.

L'histoire du lac Michigan fait ressortir deux points : premièrement, l'exposition aux faibles concentrations actuelles de produits chimiques dans les Grands Lacs peut provoquer des effets neurologiques ou d'autres effets subtils que nous n'avons pas encore cherchés. Comme on peut le lire dans les conclusions du rapport de 1991 du Conseil consultatif scientifique à la Commission mixte internationale :

> La méthode utilisée traditionnellement dans le domaine de la santé publique pour le dépistage du cancer et des naissances anormales n'est pas assez raffinée pour déceler les effets subtils que les contaminants des Grands Lacs exercent sur la reproduction. Les effets subtils observés chez les espèces fauniques nous fournissent des indices sur la façon de concevoir des méthodes expérimentales qui nous permettront d'établir si des effets identiques ou semblables se manifestent chez les populations humaines.

Deuxièmement, cette expérience met en évidence la façon dont les nourrissons sont exposés à des produits chimiques et à leurs effets, soit au niveau du placenta ou par le lait maternel. Le sang de la mère, qui alimente le bébé par le placenta, et le lait maternel peuvent afficher des teneurs

élevées en produits chimiques toxiques rémanents liposolubles. L'«ingestion acceptable» de produits chimiques, généralement fondée sur le régime alimentaire d'un adulte, ne règle pas le problème de l'exposition des enfants et des nourrissons dont le système immunitaire n'est pas encore entièrement développé. Cette lacune est décrite dans l'ouvrage intitulé *Les produits chimiques toxiques dans les Grands Lacs et leurs effets connexes*, publié en 1991 par les ministères fédéraux de l'Environnement, des Pêches et Océans et de Santé et Bien-être social Canada :

> Plusieurs facteurs peuvent accroître l'ingestion de contaminants par les enfants et les nourrissons. Les enfants consomment habituellement plus d'aliments par kilogramme de poids corporel et affichent un taux d'absorption plus élevé que les adultes. De plus, les nourrissons sont exposés à de plus fortes concentrations de contaminants liposolubles que celles que l'on trouve dans l'alimentation des adultes. Il est vrai que cette exposition dure peu de temps, mais elle survient durant une période de développement critique.

L'étude du lac Michigan est inquiétante parce qu'elle montre que des enfants de mères à risque élevé (celles qui consomment le poisson des Grands Lacs) peuvent être exposés à des risques à cause de produits chimiques toxiques rémanents. D'après certains observateurs, les enfants de femmes qui ne sont pas à risque élevé — celles qui ne consomment pas le poisson des Grands Lacs — peuvent aussi être exposés à des risques à cause des produits chimiques toxiques rémanents. Il n'y a pas de doute que les personnes vivant dans les régions avoisinant les Grands Lacs (comme dans d'autres régions fortement industrialisées d'Amérique du Nord) sont exposées à un mélange complexe de produits chimiques rémanents. Ces derniers sont présents non seulement dans le lait maternel, mais dans les aliments, l'air, le sol, les eaux de surface et les sédiments de fond.

Terres humides et réseaux hydrographiques

Une étude de l'état des Grands Lacs ne serait pas complète sans une description de la santé des affluents qui alimentent ces lacs, et des filtres naturels que sont les terres humides. Ces deux éléments sont indispensables à un écosystème intégré et sain.

Le bassin des Grands Lacs est riche en eaux de surface. Il comprend plus de 80 000 lacs intérieurs et environ 750 kilomètres (466 milles) de rivières et de cours d'eau. Aucune évaluation globale de leur état de santé n'a été effectuée en Ontario.

En général, on peut considérer l'acidification comme un problème urgent dans les lacs situés dans la partie nord du bassin, tandis que les effets du ruissellement des eaux agricoles sont une source de préoccupation importante pour les habitants des régions du sud. Les régions en voie d'urbanisation, les lacs et les rivières intérieurs sont assujettis aux contraintes des zones peuplées : rejets directs de polluants toxiques et classiques; effluents des stations d'épuration des eaux usées; ruissellement des rues, des toits et des terrains de stationnement.

La structure d'un grand nombre de rivières du bassin a été modifiée. La rivière Don à Toronto en est un exemple classique : elle a été endiguée, son tracé a été refait pour éliminer les courbes et, dans son cours inférieur, elle a été canalisée. Un grand nombre de rivières dont le fond a été érodé par les billots au siècle dernier sont aujourd'hui envasées par le ruissellement des eaux pluviales ou l'érosion de leurs rives. Plusieurs de ces rivières détériorées — la Black, la Cuyahoga, la Fox, la St. Clair et la Don entre autres — se trouvent dans des régions où des Plans d'action correctrice sont en cours d'élaboration.

Bien que la pureté des rivières et des cours d'eau soit rare dans le bassin, un bon nombre d'entre eux sont encore de bonne qualité, offrant ainsi de bonnes frayères pour les poissons d'eau froide et d'eau chaude, et divers habitats harmonieux pour la vie aquatique. Dans le secteur riverain de la communauté urbaine de Toronto, la Rouge est l'une de ces rivières, encore remarquablement peu touchée par les aménagements environnements. Ces rivières sont une ressource précieuse en diminution et elles devraient être protégées.

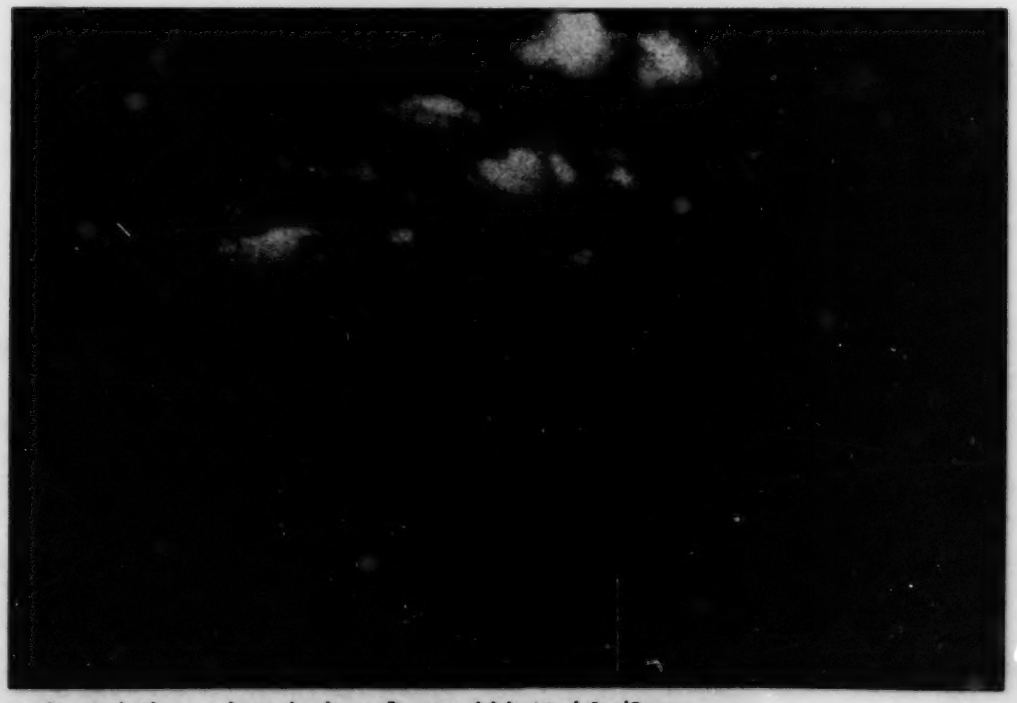
La protection des terres humides restantes est également fondamentale. À l'interface eau-terre, elles offrent des habitats incroyablement abondants pour les oiseaux aquatiques, les mammifères, les reptiles, les amphibiens et les poissons. Non perturbées, les terres humides filtrent et purifient l'eau, alimentent les eaux souterraines, permettent de lutter contre l'érosion et constituent une protection contre les inondations. Il est fâcheux, toutefois, comme le Conseil consultatif scientifique l'indique dans son rapport de 1991 à la Commission mixte internationale que :

> . . . en dépit de leur grande valeur, les terres humides des Grands Lacs continuent à subir des pertes irréparables, tant quantitatives que qualitatives.

Même à l'heure actuelle, des terres humides sont encore converties à des fins agricoles, recouvertes d'asphalte pour des sites commerciaux, et détruites pour le développement urbain (construction d'habitations, de ports de plaisance et de terrains de golf). Les pertes attribuables à l'aménagement ont été stupéfiantes : dans le sud de l'Ontario, on a perdu environ 80 p. 100 des terres humides originales au Michigan, ce pourcentage atteint 71 p. 100, et en Illinois, 90 p. 100!

Aux termes de l'Accord relatif à la qualité de l'eau de 1987, le Canada et les États-Unis ont convenu d'élaborer un processus pour déterminer et protéger (et, s'il y a lieu, rétablir) des terres humides importantes dans le bassin des Grands Lacs. La CMI est orientée sur des travaux de recherche sur les terres humides, mais non sur des mesures concrètes. Jusqu'à présent, les parties n'ont pas encore réussi à dresser de répertoire des terres humides de tout le bassin et de leur état de santé.

En général, le Plan vert du gouvernement canadien relègue au second plan la question des terres humides. La version la plus récente de la politique provinciale longtemps attendue dans le cadre de la *Loi sur l'aménagement du territoire* a été publiée pour étude en septembre 1991. Un grand nombre des personnes qui ont travaillé sur cette question pendant des années ont été atterrées par les faiblesses de



Pumphouse Marsh, Oshawa : une des terres humides naturelles restantes de la région du Grand Toronto.

la politique proposée. Comme il est décrit dans le chapitre deux, il semble que la version préliminaire de l'Énoncé de politique sur les terres humides n'offre pas l'orientation précise nécessaire à la protection des terres humides en Ontario.

Dans son rapport intitulé *Stratégie de verdissement du secteur riverain de l'agglomération de Toronto*, la Commission royale formule des recommandations relatives aux terres humides le long du secteur riverain du Grand Toronto, en soutenant qu'elles sont une ressource régionale incommensurable, et elle identifie des habitats critiques qui doivent être protégés.

QUANTITÉ D'EAU

Les Grands Lacs sont tellement vastes que l'explorateur Samuel de Champlain les a appelés «mers douces» (Sweetwater Seas). Le plus grand, le lac Supérieur, a une profondeur de 405 mètres (1 325 pieds) et couvre une superficie de 82 000 kilomètres carrés (32 000 milles carrés). En fait, il est tellement immense qu'il faudrait 191 ans à une molécule d'eau tombée à Duluth pour atteindre les écluses Soo et pénétrer dans la rivière St. Marys. Mais il s'agit d'une des grandes ironies que les «Grands» Lacs, malgré leur étendue — ils fournissent le cinquième de l'approvisionnement mondial en eau douce — constituent une ressource limitée.

Malgré tout, nous continuons à utiliser l'eau du bassin des Grands Lacs comme s'il s'agissait d'une ressource illimitée. Les Canadiens et les Américains sont les plus gros consommateurs d'eau dans le monde, tout comme ils consomment plus d'énergie et de nombreuses autres ressources naturelles. En moyenne, un résident de l'Ontario consomme 360 litres (80 gallons) d'eau par jour, utilisation qui a augmenté régulièrement au cours des 20 dernières années. Si la tendance se maintient, il a été estimé que la consommation d'eau par habitant doublera d'ici 2011 dans les municipalités de l'Ontario.

Il y a déjà des populations du bassin des Grands Lacs qui ont des problèmes d'approvisionnement en eau, dont certains sont liés à une contamination en amont par des produits chimiques comme par exemple à l'île Walpole dans la rivière St. Clair. Niagara-on-the-Lake, qui autrefois prélevait son eau dans la rivière Niagara qui est fortement polluée, est maintenant lié au lac Érié par un réseau de conduites d'eau douce. Il est probable que, dans l'avenir, une plus grande quantité d'eau douce sera amenée par conduites d'eau sur de plus grandes distances dans le bassin des Grands Lacs.

D'autres régions, comme Kitchener-Waterloo ou des parties des régions d'Halton, de York, de Peel et de Durham ont des problèmes d'alimentation en eau parce que les ressources en eaux souterraines s'épuisent plus rapidement que leur approvisionnement par des processus naturels. Dans la région de York en plein essor, les limites sur la disponibilité de l'eau font obstacle au développement. Dans la Oak Ridges Moraine, les eaux souterraines se trouvent dans des nappes aquifères profondes, vieilles de milliers d'années. Ces eaux sont importantes, non seulement à des fins municipales, industrielles et agricoles, mais comme source d'eau pour les cours d'eau qui s'alimentent dans les Grands Lacs : 40 p. 100 de l'eau des cours d'eau du sud de l'Ontario provient des eaux souterraines, et si les approvisionnements sont épuisés, les cours d'eau d'alimentation s'assécheront, ce qui aura des effets sur les pêches, la faune et la conservation.

Les décideurs ont commencé dernièrement à comprendre qu'il n 'est plus possible de continuer à utiliser l'eau comme nous le faisons. Dans le bassin des Grands Lacs, nous utilisons plus d'eau que nous en retournons au système. Une partie de l'eau prélevée dans les Grands Lacs est perdue par évaporation ou dérivation et aboutit à l'extérieur du bassin. Les pressions futures pourront venir des régions pauvres en eau de l'«American sunbelt», qui veulent dériver d'importantes quantités d'eau des Grands Lacs. Le réchauffement de la planète aggravera le problème, puisque des températures plus élevées apportent moins de chutes de pluie, augmentent l'évaporation et créent une demande d'irrigation plus forte.

La demande d'eau pure pour la consommation et à des fins ménagères, aussi bien que commerciales et industrielles, coûte cher. Dans le rapport *Water Conservation in Ontario: Implementing the User Pay System to Finance a Cleaner Environment*, préparé par le Comité consultatif sur la Stratégie municipale et industrielle de dépollution (MISA), il a été conclu qu'au total, les municipalités de l'Ontario ont investi environ 50 milliards de dollars pour des infrastructures nécessaires à l'épuration de l'eau et des eaux usées. La province comporte environ 37 000 kilomètres (23 000 milles) de conduites principales d'eau et 30 000 kilomètres (19 000 milles) d'égouts unitaires ou séparatifs. En 1991, les municipalités de l'Ontario ont dépensé environ 1,7 milliard de dollars (plus de 1 p. 100 du produit national brut de la province) pour des infrastructures nécessaires à l'épuration et à la distribution de l'eau potable et à l'épuration des eaux usées. Cette somme représentait presque le triple de celle dépensée en 1980.

Il ne faut pas s'étonner qu'une grande partie de cet investissement s'effondre lorsque l'équipement arrive au terme de sa durée de vie utile. En moyenne, les égouts en Ontario ont environ 50 ans, et certains comportent des éléments qui sont plus vieux que la Confédération! Le taux de fuite de ces vieux réseaux d'égouts peut atteindre jusqu'à 30 p. 100.

Plus de 100 municipalités possèdent encore quelques vieux égouts unitaires qui sont responsables d'une partie importante de la charge de bactéries et de produits chimiques de nos voies de navigation. La valeur de remplacement actuelle des réseaux d'approvisionnement en eau des villes est évaluée à 30 milliards de dollars, ou à 3 750 dollars par habitant desservi. Le coût de remplacement des réseaux d'épuration des eaux usées a été évalué à 20 milliards de dollars, ou à environ 3 040 dollars par habitant desservi.

Comme il a été mentionné dans le premier chapitre, un grand nombre de résidents de l'Ontario ne paient pas le coût réel de l'eau qu'ils utilisent. De toutes les maisons en Ontario qui sont desservies par des réseaux de distribution, environ 43 p. 100 paient un tarif fixe, quelle que soit la quantité d'eau qu'ils utilisent. Un autre 30 p. 100 est facturé selon un taux à tranche dégressive : lorsque le volume d'eau utilisée est grand, le coût par unité décroît. À peine 27 p. 100 des maisons de la province sont équipées d'un compteur à eau.

Le gaspillage de l'eau, la détérioration des infrastructures et l'absence de tarification à plein prix ont des répercussions économiques et environnementales graves. La construction de stations d'épuration des eaux et des eaux usées encore plus grandes nécessite d'importantes sommes d'argent, de grandes quantités de produits chimiques et d'énergie. À moins d'une réduction de la demande d'eau et d'une utilisation rationnelle des ressources en eau, les municipalités continueront dans cette voie.

La solution consiste à utiliser l'eau d'une façon plus rationnelle : les stations d'épuration purifieront moins d'eau, fonctionneront plus efficacement et seront moins polluantes. On prélèvera moins d'eau dans les puits, ce qui protégera les eaux souterraines ainsi que les terres humides et les cours d'eau en Ontario. Le traitement de petites quantités d'eau contribuera à économiser de l'énergie et de l'argent, à réduire l'utilisation des produits chimiques et à reporter le besoin de nouvelles stations et d'équipement plus coûteux.

Certains indices laissent présager un changement : à l'été 1991, le ministère des Richesses naturelles de l'Ontario a annoncé qu'il élaborera une stratégie provinciale d'économie de l'eau. De nombreuses municipalités, dont la communauté urbaine de Toronto, élaborent leurs propres plans en matière d'utilisation rationnelle de l'eau.

POURQUOI LE PROGRÈS MARQUE-T-IL UN TEMPS D'ARRÊT?

Après avoir pris connaissance de la kyrielle de problèmes environnementaux qui affligent le bassin des Grands Lacs, il semble tout simplement logique de se demander pourquoi le bilan est tellement sombre. Après tout, des lois et des ministères

de l'Environnement existent depuis vingt ans pour protéger l'environnement. Des millions de dollars souscrits par le secteur public comme par le secteur privé sont dépensés chaque année pour l'élaboration et la mise en oeuvre de mesures réglementaires ainsi que pour la surveillance environnementale et la lutte contre la pollution. Comment se fait-il que nous ne puissions pas consommer le poisson des Grands Lacs, nous baigner dans ses eaux ou encore préserver les terres humides du développement? Comment se fait-il que nous ne puissions pas protéger la vie aquatique dans les lacs? Qu'est-ce qui ne va pas?

FRAGMENTATION DES POUVOIRS

La fragmentation des pouvoirs entre les nombreuses juridictions qui s'exercent dans le bassin des Grands Lacs constitue l'une des raisons les plus frappantes du peu de progrès accompli : la responsabilité de l'environnement est partagée entre deux gouvernements fédéraux, une province et huit États qui bordent les Grands Lacs. À l'intérieur de chaque État et de la province, il existe des dizaines de gouvernements régionaux, des centaines de gouvernements municipaux ainsi que des centaines d'organismes à vocation spécifique (par exemple, les offices de protection). Chacun a ses propres priorités et son propre mandat. Dans le document intitulé *Un Milieu en transition : rapport sur la première étape d'un examen environnemental de l'industrie à East Bayfront et dans le secteur industriel portuaire de Toronto*, étude faite par la Commission royale, les auteurs décrivant la situation au Canada, signalent que :

> Le cadre législatif et réglementaire existant est caractérisé par des recouvrements et des duplications à différents niveaux de gouvernement, par des efforts conjoints sur certaines questions, et par le fait que les pouvoirs déjà en place sont mal exercés . . . Le cadre est fragmenté car différents instruments régissent des aspects séparés de l'environnement, ce qui ne permet pas d'appliquer des objectifs et des principes axés sur l'écosystème.

Les citoyens qui affrontent l'hydre réglementaire sont frustrés par cette fragmentation : avec cinq paliers de gouvernement qui se partagent la juridiction dans le bassin des Grands Lacs, avec plus d'une centaine d'organismes dans la biorégion du Grand Toronto seulement, il est bien facile pour quiconque de se protéger en se dégageant de toute responsabilité. Il est difficile de définir avec précision les champs de responsabilité et, dans certains cas, cette démarche est même futile. À une époque où la réforme constitutionnelle est débattue, il est utile de consulter le rapport de 1990 du Vérificateur général fédéral où il est demandé «Est-ce que la Constitution du Canada privilégie l'environnement?» La conclusion est la suivante :

> Ce partage des compétences — fédérales — provinciales et interministérielles — sur les questions environnementales engendre une mosaïque de responsabilités qui rend presque impossible l'attribution des responsabilités envers le public en matière de protection de l'environnement du Canada. À ce chapitre critique, aucune entité n'est à elle seule responsable envers le peuple canadien.

La résolution des complexes problèmes environnementaux du bassin des Grands Lacs nécessitera des interventions précises et coordonnées, qui n'ont pas lieu. En outre, aucun organisme unique ne prend la responsabilité de coordonner les interventions des différents organismes. Comme le Conseil consultatif scientifique des Grands Lacs le signalait avec une certaine amertume, dans son rapport de 1991 :

> Dans les deux pays, les politiques sont élaborées dans le cadre d'un processus de négociation inter-organismes à l'intérieur des paramètres généraux des politiques fiscales et étrangères établies par l'administration en place. Dans la mesure où les questions relatives aux Grands Lacs ne constituent pas des préoccupations de première importance pour les partis politiques ou les hauts responsables, les questions de politiques sont confiées aux divers organismes bureaucratiques, chacun dans les limites de son mandat et de son intérêt pour les Grands Lacs. Ces intérêts peuvent entrer

en conflit et parfois avoir une incidence sur le personnel, les programmes et les budgets d'un organisme.

Et, dans une affirmation sans doute bien faible, le Conseil ajoute : ce processus n'est pas nécessairement propice à l'établissement d'une politique cohérente à l'égard des Grands Lacs.

La Commission mixte internationale est un organisme qui pourrait avoir un rôle majeur dans le nettoyage du bassin des Grands Lacs. Créée il y a plus de 80 ans, la CMI a le pouvoir, à la demande des États-Unis et du Canada, de faire enquête et rapport sur toute question associée à la frontière que se partagent les deux pays. La Commission mixte internationale a la possibilité de regrouper des représentants et des membres du personnel technique des divers ordres de gouvernement et de diverses autres institutions des deux pays. Ces personnes sont invitées à participer aux travaux des conseils et des comités de la Commission à titre individuel et en tant que professionnels; elle peuvent prodiguer à la Commission des conseils éclairés pour lui permettre de mieux analyser les problèmes et d'étudier les solutions à envisager lorsque vient le temps de formuler ses recommandations aux gouvernements.

Les pouvoirs de la Commission sont limités; elle ne peut, par exemple, que faire des recommandations aux gouvernements. Elle a néanmoins pu, au fil des ans, mener à bonne fin diverses missions qui avaient trait principalement, mais non exclusivement, à la qualité, à la quantité et à l'utilisation des eaux frontalières. Sa réalisation la plus importante a peut-être été, ces dernières années, de vérifier la façon dont les gouvernements cherchaient à atteindre les objectifs de l'Accord canado-américain relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs. Par sa présence, la Commission a acquis la réputation de gardien impartial de l'environnement dans le bassin des Grands Lacs.

Pour beaucoup, cependant, la Commission perd peu à peu de son aptitude à fonctionner comme organisme indépendant, comme l'Accord le prévoit pourtant. L'attention se porte maintenant sur le Conseil de la qualité de l'eau, dont il est dit dans l'Accord qu'il est le principal conseiller de la Commission et qu'il doit se composer d'un nombre égal de représentants des partis, de chaque État et de chaque gouvernement provincial.

La plupart des observateurs s'entendent pour dire que le Conseil de la qualité de l'eau, qui fut jadis reconnu comme un important groupe intergouvernemental pour les questions relatives aux Grands Lacs, n'est plus, généralement parlant, qu'un groupement rachitique. Bien des groupes écologiques, ayant assisté, depuis 1987, à la dissolution de l'imposante structure des comités de la Commission, se disent que le Conseil n'est plus que l'ombre de lui-même. Ils n'ont cessé de demander qu'on adjoigne d'autres membres au Conseil, y compris des représentants des Autochtones et des organisations environnementales, pour en accroître la responsabilisation.

Certains sont d'avis que la façon de procéder de la Commission, qui était de demander à des experts des organismes fédéraux, provinciaux et américains, de se dédoubler (de faire partie d'un comité de la Commission tout en conservant leurs fonctions de bureaucrates), n'a pas donné les résultats escomptés. Depuis 1987, les membres du Conseil de la qualité de l'eau n'ont pas fait mine de jouer ces deux rôles : ils ont tout simplement et sans perdre contenance, défendu les intérêts de leurs gouvernements.

C'est, en grande partie, grâce à la Commission si les représentants du Canada et des États-Unis ont trouvé des façons de résoudre leurs différends et de réaliser leurs objectifs communs. La complexité des problèmes et les répercussions économiques des solutions à considérer font appel à l'imagination, à la collaboration et à la compétence. Lorsqu'elle était en pleine forme, la Commission encourageait l'expression de ces qualités dans les délibérations et les conclusions de ses conseils et de ses comités. Au dire de certains observateurs, à défaut de rouages bien rodés pour susciter une bonne coopération entre les gouvernements, on ne pourra atteindre les objectifs de l'Accord canado-américain relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs.

UN BEAU BATEAU : DANS LA SOUPE JURIDICTIONNELLE

Il y a cinq ans, le transbordeur *Prince Edward Island* est venu accoster à Whitby Harbour et jetait, ce faisant, le premier maillon d'une longue suite d'événements que Franz Kafka aurait trouvé digne d'inclure dans ses romans — un bon exemple local de la façon dont la fragmentation des pouvoirs paralyse les administrations.

Le *PEI* appartenait à une société à numéro locale; il transportait une cargaison inhabituelle : deux transformateurs remplis de 2 275 litres (500 gallons) de BPC. Destiné à être une centrale électrique flottante dans les Caraïbes, le *PEI* trouve un havre temporaire au quai de Whitby Harbour lorsque cette transaction échoue. Le propriétaire du transbordeur s'est vite trouvé pris au filet des règlements fédéraux et provinciaux relatifs au stockage et à l'exportation des BPC. Il décide de ne rien faire dans l'immédiat.

En septembre 1986, par crainte de fuites possibles de BPC, la municipalité de Whitby fait sa première tentative pour faire déplacer le transbordeur et sa cargaison. Puisque ce navire était dans le port, de juridiction fédérale, ni la municipalité ni la province n'avaient de pouvoir d'intervention. L'Ontario aurait pu agir si les transformateurs avaient été considérés comme contenants de déchets de BPC, mais comme ils étaient jugés encore «en usage», les transformateurs échappaient au règlement provincial relatif aux déchets de BPC. En 1988, une tentative pour faire enlever le transbordeur échoue parce que, à l'insu de la municipalité, un service du gouvernement fédéral (le ministère des Transports) avait prélevé, par inadvertance, des droits de mouillage du propriétaire du transbordeur depuis 1986.

En février 1989, le propriétaire du *PEI* tente de faire sortir le transbordeur des eaux canadiennes, mais Environnement Canada lui refuse cette permission — car il y avait des BPC à bord! Le propriétaire adopta la position à l'effet qu'il aurait bien voulu se plier aux voeux de la municipalité et déplacer son navire, mais il ne le pouvait pas parce qu'il n'avait aucun endroit où laisser les BPC.

Au début de 1990, la municipalité parvient à faire reclasser son port comme port pour petits bateaux, ce qui a pour effet de transférer la juridiction du ministère fédéral des Transports au ministère fédéral de Pêches et Océans, et d'attribuer à la municipalité de Whitby le contrôle du quai, du secteur de la jetée ainsi que des lots de grève. En mai 1990, la municipalité sert un avertissement formel au propriétaire du transbordeur de retirer celui-ci de la propriété de la municipalité et de déménager les BPC à un endroit approuvé par le ministère de l'Environnement de l'Ontario.

Pendant que se déroulaient ces affrontements juridiques, la crainte même qui était à l'origine des préoccupations de la municipalité se concrétise. Le transbordeur prend feu, pas seulement une fois, mais deux : en juillet 1987 et en octobre 1989. Le navire rompt ses amarres en janvier 1989; en décembre 1990, il s'échoue dans le port (bien que le pont demeure au-dessus de l'eau). L'échouement donne lieu à une pluie d'interventions : Environnement Canada émet une série d'ordres pour obliger les propriétaires du bateau à retirer les transformateurs.

Les ordres sont ignorés et, après que le bateau est éventuellement renfloué, l'on constate que l'eau de cale avait été contaminée par des BPC. La nappe est éventuellement écumée et entreposée sur le pont du navire, avec les transformateurs. À ce moment-là, Environnement Canada émet deux autres ordres pour obliger le propriétaire à entreposer l'eau de cale contaminée de manière appropriée. Ces ordres sont également ignorés.

À l'été 1991, les parties parviennent à s'entendre sur un projet de règlement pour retirer les BPC. Les parties étaient formées du propriétaire du navire, de la municipalité de Whitby, de Whitby

Hydro (qui avait accepté de stocker temporairement les BPC, avant leur destruction ultime) ainsi que du ministère de l'Environnement de l'Ontario. Ce projet de règlement échoue après que le propriétaire refuse de verser la caution prévue pour le déplacement et la destruction des BPC.

En septembre 1991, le transbordeur de malheur était encore amarré au même endroit loué du gouvernement fédéral par la municipalité. Une municipalité de plus en plus frustrée avait dépensé 12 000 $ pour poursuivre le propriétaire du transbordeur en justice où elle parvient à le faire condamner pour viol du droit de propriété. Le propriétaire est condamné à une amende de 250 $, mais porte la cause en appel. En octobre, la municipalité tente d'obtenir une injonction péremptoire en vue de l'enlèvement des BPC. Les parties parviennent à une entente à la cour à l'effet qu'avant le 15 décembre 1991, le propriétaire retirerait les transformateurs du transbordeur et qu'avant le 31 décembre 1991, il retirerait le bateau du port. Il faut attendre la suite des événements.

C'est David Sims, l'avocat frustré de la municipalité de Whitby qui a eu le dernier mot en cour provinciale en faisant remarquer amèrement que «la Seconde Guerre mondiale s'est déroulée en moins de temps qu'il n'en aura fallu pour que ce navire ne quitte le port.»

INEXISTENCE D'UNE PHILOSOPHIE SUR L'ÉCOSYSTÈME

Étant donné que le rétablissement de l'intégrité de l'écosystème des Grands Lacs constitue l'objectif principal de l'Accord sur la qualité de l'eau des Grands Lacs, il faudra adopter une démarche axée sur l'écosystème en matière de gestion, de correction et de remise en état pour atteindre cet objectif. Cette démarche nécessite une planification systématique et complète, une gestion fondée sur des entités écologiques plutôt que sur des compétences politiques, et met l'accent sur la planification à long terme et le respect des besoins des générations futures. Il est évident qu'il n'y a pas eu de démarche axée sur l'écosystème appliquée au bassin des Grands Lacs, et il est d'autant plus évident que c'est une raison importante du peu de progrès obtenu dans la dépollution du bassin.

Il n'existe pas de règle qui s'applique uniformément à l'ensemble du bassin des Grands Lacs. Quoique les nombreux gouvernements aient élaboré leurs propres lois pour protéger de la pollution l'air, l'eau, les sédiments, les sols, la faune et la société, il demeure que les normes prévues dans ces lois varient d'une juridiction à une autre. Par exemple, les normes de qualité de l'eau relatives aux BPC vont de 14 parties par 10^{-15} au Minnesota à 1 000 parties par 10^{-15} en Ontario et dans l'État de New York.

Une démarche axée sur l'écosystème nécessite la gestion fondée sur des entités écologiques, par exemple, des biorégions ou des bassins versants. Toutefois, en général, les décideurs se limitent toujours à leur propre champ de compétence politique, qu'il soit municipal, régional, provincial, d'État ou fédéral. Par exemple, il n'existe pas de gestion globale du bassin versant de la rivière Don ou des rivières Rouge ou Humber. Personne n'assume la responsabilité de la protection de la biorégion du Grand Toronto, du lac Ontario ou du bassin des Grands Lacs.

Dans le bassin, il se fait peu de planification écosystémique globale, que ce soit à l'échelle des bassins versants ou à l'échelle de tout le bassin. Les plans d'environnement ne sont pas intégrés dans d'autres initiatives de planification de l'utilisation des terres.

Des plans d'action correctrice sont préparés en vue de dépolluer dix-sept sites fortement pollués dans la partie canadienne du bassin des Grands Lacs, mais on voit mal comment ils se rattacheront à d'autres initiatives tels que les plans de gestion des pêches et de l'habitat, de

l'utilisation des terres, du développement économique, du transport et de l'habitation.

Le dossier des BPC illustre bien l'approche adoptée en matière de planification de l'environnement. On voit comment des solutions partielles n'ont pu permettre de régler le problème pour lequel elles étaient conçues.

À la fin des années 1970, la production des BPC a cessé lorsqu'on a déterminé que ces substances contaminaient l'environnement. Néanmoins, des BPC se trouvent encore dans des dizaines de milliers de pièces d'équipement électrique qui sont toujours en usage autour des Grands Lacs. La plupart des BPC des équipements retirés de service sont stockés dans des sous-sols et des lieux d'entreposage extérieurs. Au total, 52 p. 100 des BPC jamais utilisés au Canada sont encore dans des équipements en service; environ 16 p. 100 sont encore entreposés : les deux sources peuvent être à l'origine de fuites et — l'incendie de Saint-Basile-le-Grand en 1988 le montre amplement — les huiles contaminées au BPC peuvent prendre feu. Les BPC qui ne sont pas détruits constituent de nouvelles sources possibles de contamination de l'environnement.

Malgré les mesures prises depuis les années 1970, la présence de BPC représente toujours une menace grave. Dans ses estimations, la CMI mentionne que, chaque année, sept tonnes (6,9 tonnes) de BPC atteignent les Grands Lacs par voie atmosphérique; ces BPC sont principalement libérés par suite de fuites, de déversements et d'incendies. Partout dans les Grands Lacs, la concentration de BPC dans le touladi dépasse toujours les objectifs de la CMI, et, tout autour du bassin, les œufs des goélands argentés contiennent des BPC en concentration élevée; les concentrations les plus élevées ont été observées dans les zones contaminées comme la rivière Détroit et la baie Saginaw.

Néanmoins, et malgré l'existence de substituts, il n'existe au Canada aucune échéance pour le retrait des BPC contenus dans les équipements encore en usage et, bien qu'il existe des techniques établies de destruction des BPC en stockage, la destruction de ces substances n'est pas obligatoire.

Le dossier des BPC n'est pas unique. Des onze polluants critiques de la CMI, un seul, le mirex, a été totalement interdit au Canada et aux États-Unis. Dans ces deux pays, l'usage du DDT, de la dieldrine et du toxaphène, des pesticides à longue période de rémanence, est toujours permis pour certaines applications et en outre, le mercure et le plomb alkylé sont toujours d'usage commun. Il n'existe pas de stratégie globale dont l'objectif est de diminuer le volume des polluants critiques (comme les dioxines et les furanes) qui sont obtenus comme sous-produits d'un procédé industriel ou de combustion.

Des plans d'action correctrice sont préparés en vue de dépolluer dix-sept sites fortement pollués dans la partie canadienne du bassin des Grands Lacs, mais on voit mal comment ils se rattacheront à d'autres initiatives tels que les plans de gestion des pêches et de l'habitat, de l'utilisation des terres, du développement économique, du transport et de l'habitation.

Certaines des sources de ces produits chimiques sont très éloignées du bassin des Grands Lacs : les contaminants sont importés avec des aliments ou sont transportés par voie atmosphérique, sur de grandes distances, jusqu'au bassin. Pour se protéger de ces produits chimiques toxiques rémanents, il faut une concertation mondiale.

Pour rétablir l'écosystème du bassin des Grands Lacs et éviter de nouveaux problèmes, il faut que nos politiques de planification à tous les niveaux soient envisagées selon une perspective à long terme. Mais comme le Conseil consultatif scientifique le souligne dans son rapport de 1991 :

> La sagesse politique traditionnelle veut que l'on s'occupe manifestement des problèmes de l'heure et non des problèmes qui pourraient (ou non) devenir politiquement

importants demain. Il y a peu d'avantages politiques immédiats à tirer d'un processus de planification à long terme qui sera bénéfique seulement dans un avenir indéterminé.

Des comptes à rendre

Si l'on étudie l'évolution des choses depuis 1978, force est de constater les lamentables ratés des mécanismes de reddition des comptes; les gouvernements ont trop souvent manqué aux obligations que leur imposait l'Accord relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs. Tantôt, ils n'ont pas su respecter les échéances; tantôt, ils n'ont pas exécuté les programmes en conformité de l'Accord. Résultat? Des promesses en l'air qui n'étaient certes pas de nature à hâter l'assainissement des Grands Lacs.

En signant l'Accord relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs, en 1978, le Canada et les États-Unis s'engageaient :

> à tout mettre en oeuvre pour concevoir des programmes, des méthodes et des techniques qui nous permettent de mieux comprendre l'écosystème du bassin des Grands Lacs et de réduire, voire d'éliminer, dans toute la mesure du possible, le déversement de polluants dans les Grands Lacs (Commission mixte internationale, 1988).

La politique d'orientation était claire et les signataires de l'Accord, en 1978, convenaient tous deux d'un objectif général à atteindre : interdire tout déversement de substances toxiques en quantités toxiques et éliminer complètement, ou peu s'en faut, le déversement de toute substance toxique rémanente. Treize ans plus tard, il faut se rendre à l'évidence que les deux parties n'ont pas «tout mis en oeuvre» et que, pour ce qui est de l'élimination complète, ou presque, des substances toxiques rémanentes, on en est encore à la case départ de 1978.

Il est plus instructif, en l'occurrence, de considérer les manquements plutôt que les réalisations attribuables à l'Accord. À ce jour, les gouvernements du Canada et des États-Unis n'ont su

- ni élaborer de stratégie binationale pour surveiller le bassin des Grands Lacs comme lieu d'aboutissement des substances chimiques toxiques de nature rémanente;
- ni fixer d'échéances pour la réalisation des buts provisoires;
- ni établir de mécanismes propres à leur faire respecter les échéances à court et à long terme;
- ni constituer de base de données bien alimentée dont ils puissent s'inspirer à l'heure des décisions.

Dans son rapport de 1982, le *Rapport biennal prévu aux termes de l'Accord de 1978 relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs*, la CMI insistait sur la nécessité d'une stratégie globale. Elle recommandait que le Canada et les États-Unis élaborent un «vaste plan directeur propre à orienter l'activité des parties à l'Accord, des gouvernements provinciaux et des États américains pour le contrôle de la pollution dans le réseau des Grands Lacs». Neuf ans plus tard, cette recommandation est toujours demeurée lettre morte. Qui plus est, dans son *Cinquième rapport biennal*, celui de 1990, la CMI recommande aux Canada et aux États-Unis (comme elle l'a fait à chacune des huit années qui se sont écoulées entre-temps) d'établir «une stratégie binationale pour la gestion des substances toxiques, de façon à pouvoir concrétiser, de façon concertée, et le plus tôt possible, le principe premier de l'Accord, soit l'élimination pure et simple des décharges». Mais rien ne pointe encore à l'horizon.

Aucune échéance provisoire n'a encore été fixée pour la réduction des décharges, dans le bassin, de substances chimiques toxiques rémanentes. Il est vrai que les États-Unis ont annoncé récemment, avec éclat, l'instauration de leur programme «33/50» (qui prévoit une réduction de 50 p. 100, d'ici 1995, des substances chimiques toxiques rejetées dans le bassin), mais ce programme, d'application volontaire, ne vise que 17 produits chimiques sélectionnés à l'échelle

nationale. Sont absentes de cette liste plusieurs des substances chimiques rémanentes susceptibles de bio-accumulation et qui constituent autant de sujets de préoccupation pour la qualité des Grands Lacs; en fait, seulement deux des 11 produits que la CMI juge critiques y figurent. Ni le gouvernement du Canada ni la province de l'Ontario n'ont ciblé la réduction des déversements de substances chimiques toxiques rémanentes.

Un certain nombre des engagements que le Canada et les États-Unis ont contractés aux termes de l'Accord sont assortis d'échéances. La Great Lakes United, organisme collectif binational qui regroupe des organisations non gouvernementales, a fait récemment l'analyse de ces engagements. Sur les 16 qui comportaient une échéance, huit (50 p. 100) étaient en retard de trois ans ou plus. Un programme en particulier — le programme mixte d'élimination des déchets dangereux — retardait de 11 ans! (Le tableau 3.3 présente la liste des engagements qu'a relevés la Great Lakes United et l'on y précise où en sont les programmes par rapport à leur échéancier.)

Dans leur rapport intitulé *The Great Lakes in the 1990s*, Ian Jackson et David Runnalls (1991) s'expriment ainsi :

> Le temps qui passe modèle les ententes en fonction de la réalité des faits, dans l'oubli de leur libellé premier. N'en est-il pas ainsi de l'Accord relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs? Certaines de leurs dispositions demeurent agissantes, d'autres sont reléguées aux oubliettes, ou en viennent à être considérées comme irréalisables, ou comme simples ornements de parade, quelle qu'ait été l'intention au départ. Même s'il s'agit d'une entente liée à un écosystème, comme c'est le cas de l'Accord de 1978, qui repose sur le principe selon lequel «tout est raccordé à tout le reste», il est malheureusement plus que possible que dans les années 1990, dix ou vingt ans plus tard, d'importants éléments de l'Accord soient tacitement abandonnés. S'il en est ainsi, on ne voit guère comment poursuivre une démarche axée sur l'écosystème.

C'est principalement par sa Stratégie municipale et industrielle de dépollution (MISA) que l'Ontario s'est efforcée de réduire l'accumulation dans ses cours d'eau des substances chimiques toxiques. Le gouvernement précédent avait inauguré cette stratégie à grand renfort de publicité en 1986. Il s'était ainsi donné pour objectif «l'élimination presque complète des substances chimiques toxiques» et avait imposé, à cette fin, de nouvelles normes très strictes à huit secteurs industriels et aux stations d'épuration des eaux usées. Le ministère de l'Environnement avait assuré au public que le premier de ces nouveaux règlements, d'une sévérité exemplaire, entrerait en vigueur au plus tard en janvier 1988.

Presque six ans après le lancement du programme et quatre ans après la date prévue pour l'entrée en vigueur du premier règlement, pas un seul règlement de dépollution n'a encore été promulgué en vertu de MISA. Ce programme, jadis tenu pour le vaisseau amiral du ministère de l'Environnement dans la lutte contre la pollution, n'a plus l'air que d'un frêle esquif. Le programme MISA est tout entier ancré dans la bourbe et, même selon le plus optimiste des scénarios, on

L'industrie sur le secteur riverain de Mississauga

Tableau 3.3 Engagements pris en vertu de l'Accord relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs

Engagement	Respecté	Date fin des travaux	Dépassement Dépassement
Mise en place de programmes pour lutter contre la pollution industrielle	Partiellement	31-12-8	39 ans
Révision des normes de l'annexe 1 de l'Accord	Non	1-7-88	4 ans
Entente sur des méthodes normalisées d'évaluation de la toxicité des substances	Non	avril 1988	3,5 ans
Détermination des zones d'impact de sources ponctuelles (zones de mélange)	Non	30-9-89	2 ans
Inventaire matériaux bruts, procédés, sources de déchets et émissions par des sources ponctuelles	Non	janvier 1982	9,5 ans
Programme conjoint d'élimination des déchets dangereux	Non	1980	11 ans
Programme conjoint de transport des déchets dangereux	Non		6 ans
Évaluation de méthodes de mesure du transfert des contaminants qui passent dans les sédiments ou en sortent	Partiellement	31-12-1988	3 ans
Entente sur une façon de gérer les sédiments contaminés	Non	31-12-1990	3 ans
Programme de démonstration conjointe de gestion des sédiments contaminés	Non	30-6-1988	3 ans
Établissement de trois listes de substances chimiques toxiques	Oui	31-12-1988	11 mois
Rencontre en vue d'examiner l'efficacité des plans de réduction des apports de phosphore	Oui	31-12-1988	14 mois
Rencontre sur un réseau intégré de mesure des dépôts atmosphériques	Oui	1-10-1988	17 mois
Évaluation de la technique de gestion des sédiments	Oui	31-10-1988	
Rapport à la CMI sur les progrès accomplis au regard des 11 annexes de l'Accord (tous les deux ans)	Oui	31-12-1988 31-12-1990	2 mois 9 mois

n'établira certes pas de nouvelles normes pour les secteurs industriels avant 1995 — soit exactement dix ans après le lancement du programme. Pour ce qui est des municipalités, avec leurs stations d'épuration des eaux usées, et des industries qui déversent leur trop-plein dans les égouts, on a à peine commencé à s'occuper d'elles. Passent les jours et les mois... les industries et les municipalités riveraines du bassin continuent de polluer les lacs et les rivières de l'Ontario.

DÉFAUT D'ADOPTER DES MESURES PRÉVENTIVES

Depuis une vingtaine d'années, les groupes écologiques et les scientifiques pressent la société d'apprendre à «prévoir et à prévenir» les problèmes écologiques plutôt que d'intervenir après coup. Or, toute stratégie de prévision et de prévention doit comporter, pour de l'écosystème, une planification bien orchestrée et, pour celle de l'environnement, l'évaluation de tous les projets, programmes et politiques avant leur mise en application. Elle doit aussi être conçue de manière à éviter les déchets et la pollution ou, tout au moins, à les réduire au minimum. Pour y arriver, il s'agit de viser à une meilleure efficacité, en modifiant la composition des produits, en adoptant de bonnes pratiques de gestion, en recourant à des systèmes en circuit fermé, en remplaçant les matières dangereuses par des substances inoffensives. Cette démarche faite de «prévision et de prévention» suppose aussi l'examen rigoureux des nouveaux produits chimiques, afin de vérifier s'ils peuvent être nuisibles à l'environnement et à la santé et d'interdire tout produit chimique jugé inutilement dommageable à l'environnement et à la santé.

La société doit apprendre «à prévoir et à prévenir» les problèmes écologiques plutôt que d'intervenir après coup.

Pour lutter contre la pollution, nous avons encore trop souvent tendance à intervenir en fin de parcours : nous agrandissons les stations d'épuration des eaux usées, nous annexons de nouveaux accessoires technologiques à notre appareillage de contrôle de la pollution, nous aménageons de meilleurs dépotoirs. Mais nous ne faisons ainsi que transférer d'un lieu à un autre les polluants de nature rémanente. Le filtre des tuyaux de décharge des entreprises industrielles retient peut-être les polluants qui, ainsi, ne s'écoulent pas dans l'eau de la rivière. Ce filtre devra toutefois, tôt ou tard, avec sa charge de polluants, être rejeté dans un lieu d'enfouissement d'où il pourra contaminer la nappe souterraine. Ou si l'on décide de l'incinérer, sa masse polluante sera alors semée à tous les vents pour retomber ensuite sur la terre ou dans la mer.

Nos stratégies de «réagir et corriger» remontent à l'époque où nous ne comprenions pas encore que nous vivons dans un écosystème où les polluants poursuivent interminablement leur cycle de l'air à l'eau, puis au sol, puis aux tissus, à l'époque où nous n'avions pas encore saisi que ce genre de stratégies ne nous assuraient pas de développement durable à long terme.

Certains signes nous donnent lieu d'espérer que les attitudes et les comportements commencent à changer. Comme nous l'avons déjà fait remarquer, on tend, à certains endroits, à interdire les produits chimiques — ce qui, en fait, est peut-être la seule façon d'éliminer complètement les substances chimiques toxiques de nature rémanente. Et voilà justement le but de l'Accord relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs.

En 1990, le United States Council on Environmental Quality s'exprimait ainsi dans son rapport au président :

> Il semblerait que les seuls produits chimiques qui aient diminué de façon sensible dans l'écosystème des Grands Lacs sont ceux-là dont on a interdit purement et simplement la production et l'utilisation, ou qui ont fait l'objet de restrictions radicales.

En septembre 1991, la ministre ontarienne de l'Environnement, Ruth Grier, a annoncé son

intention de réorienter la Stratégie municipale et industrielle de dépollution (MISA) pour qu'elle mette davantage l'accent sur la prévention. Elle a précisé que le nouveau programme MISA allait avoir pour but d'éliminer complètement toute décharge toxique; à cette fin, elle dresserait une liste des substances chimiques toxiques rémanentes qu'il y aurait lieu de bannir de la décharge de toutes les installations régies par MISA. Bien que cette initiative ne s'applique qu'aux décharges dans l'eau (et non dans l'atmosphère), c'est tout de même la première fois qu'un gouvernement songe à concevoir un moyen d'interdire le déversement de ces substances dans le bassin des Grands Lacs.

L'annonce de M^me^ Grier suit de très près les rapports du Conseil de la qualité de l'eau et du Conseil consultatif scientifique de la CMI et de son groupe de travail chargé d'étudier la question de l'élimination presque complète des substances toxiques. Ces trois organismes ont convenu de la nécessité d'interdire certaines substances chimiques toxiques de nature rémanente.

Le Conseil de la qualité de l'eau recommandait, en un premier temps, le ciblage de six des 11 polluants critiques de la liste de la CMI. À son avis, les techniques traditionnelles de contrôle de la pollution ne protégeaient manifestement pas la santé des humains et de la faune. Il a constaté que ni le Canada ni les États-Unis n'avaient pris de mesures suffisantes eu égard à la fabrication, à l'importation, à l'utilisation, à l'entreposage, au transport et à l'élimination des substances chimiques toxiques rémanentes. «Plusieurs de ces substances», peut-on lire dans son rapport, «sont si nuisibles qu'il faut tout simplement les interdire, rien de moins» (Conseil de la qualité de l'eau dans les Grands Lacs, 1991). Le Conseil recommandait, en outre, que les parties à l'Accord s'entendent sur une façon de procéder, avec calendrier d'activités et échéancier bien définis, pour déterminer les autres produits chimiques qui devraient aussi figurer sur la liste.

Outre que les parties n'ont pas su adopter de stratégie binationale relativement aux substances toxiques, dont nous avons déjà parlé, il y a aussi le fait que les gouvernements, à quelque niveau que ce soit, n'ont passé aucune mesure législative qui soit fondée sur la prévision et la prévention et qui vise à réduire les quantités de substances toxiques rémanentes selon des objectifs exécutoires, assortis d'échéances. Là où elles existent, les initiatives relatives à la prévention de la pollution dans le bassin sont d'application discrétionnaire et volontaire. C'est le cas de l'initiative relative à la prévention de la pollution dans les Grands Lacs, de 25 millions de dollars, qui fut annoncée en mars 1991 et qui s'inscrit dans le Plan vert. Elle englobe des programmes qui visent à amener les intéressés à réduire de leur plein gré leurs décharges dans trois domaines particuliers : l'industrie automobile, les producteurs de déchets en petites quantités, les quartiers résidentiels où l'on met à contribution les citoyens eux-mêmes. Les mêmes activités prennent place aux États-Unis en vertu du plan d'action pour la prévention de la pollution dans les Grands Lacs.

Dans son *Cinquième rapport biennal*, en 1990, la Commission mixte internationale convenait que, désormais, il ne fallait plus compter sur l'adhésion volontaire et formula le principe suivant, qui fut «universellement appuyé» par les auteurs des mémoires :

> Selon ce principe, il faut cesser de se dire que tout est bien comme ça au chapitre des mesures préventives et des amendes. Cette attitude doit changer. Il nous faut dorénavant appliquer dans toute leur rigueur les restrictions prévues, dont l'élimination des décharges toxiques, et imposer aux contrevenants des peines exemplaires. Le temps est venu de donner force de loi au principe de l'Accord, d'interdire toute production et toute décharge de substances dangereuses et de punir comme il se doit quiconque y déroge. Il importe de s'occuper de cette question en toute priorité. Voilà, du moins, le thème spécifique ou inhérent dans la grande majorité des exposés présentés à la réunion.

Dans ses recommandations, la CMI incite toutes les parties à élaborer et à appliquer, en

collaboration, des mesures législatives, normatives et réglementaires qui rendront exécutoires, pour l'ensemble du bassin, les principes et les objectifs sur lesquels repose l'Accord.

MANQUE D'INFORMATION

De bonnes politiques demandent des bons renseignements. On ne saurait donc élaborer de stratégie pour en venir à éliminer presque complètement le déversement de substances chimiques toxiques rémanentes sans savoir d'abord qui déverse quoi dans les Grands Lacs. C'est pourquoi les parties à l'Accord ont convenu, en 1978, de dresser, pour janvier 1982, «un répertoire complet de toutes les matières premières, les procédés, les produits, les sous-produits, les sources de déchets et les émissions où il entre des substances chimiques toxiques rémanentes» (Commission mixte internationale, 1978). Dix ans ont passé depuis l'échéance et ce répertoire en est encore à l'état de projet.

Les auteurs du rapport provisoire publié par le groupe de travail en 1991 concluent qu'on connaît mal la provenance des substances chimiques toxiques. Il est possible, ont-ils constaté, d'estimer approximativement les quantités de plomb et de BCP déversées dans les eaux, mais, pour ce qui est de la plupart des autres substances chimiques toxiques rémanentes, nous ne savons guère d'où proviennent, et en quelles quantités, les substances toxiques répandues dans l'écosystème; nous n'avons à ce sujet que des données fragmentaires, si tant est qu'on en ait.

On sait que des dizaines de milliers de tonnes de produits chimiques toxiques se dispersent chaque jour dans l'air et dans l'eau du bassin des Grands Lacs. Combien exactement? On ne le sait pas. En 1988, dans les États américains qui bordent les Grands Lacs, 2 041 tonnes métriques (2 009 tonnes impériales) de substances toxiques s'échappaient chaque jour dans l'air ambiant ou étaient simplement déplacées ailleurs. Selon le *US General Accounting Office*, en raison des exemptions que prévoit le système des rapports aux États-Unis, ce chiffre peut ne représenter que 5 p. 100 du total.

En territoire canadien, on ne peut même pas s'aventurer à estimer les quantités de polluants déversés dans les Grands Lacs. L'initiative par laquelle le gouvernement fédéral demande aux entreprises d'établir un répertoire des déversements toxiques ne nous fournira des données qu'en 1994 au plus tôt.

L'ironie de la situation, quand il s'agit d'évaluer la santé de l'écosystème des Grands Lacs, c'est que, malgré toutes les lacunes qu'on puisse relever, il se produit chaque année des données en abondance. Mais les données n'engendrent pas nécessairement l'information. Les méthodes utilisées pour recueillir ces données manquent trop souvent d'uniformité pour qu'on puisse s'en servir pour analyser les tendances dans le temps et dans l'espace. En outre, ces données sont souvent mémorisées de telle façon qu'il est difficile, voire impossible, à d'autres de les récupérer. L'information est émiettée parmi divers organismes. Parfois, cette information ne fait l'objet d'aucune synthèse, d'aucune interprétation, ou, s'il en est, les résultats sont souvent communiqués aux décideurs en termes obscurs. Dans son rapport intitulé *Voies multiples : Vers une démarche axée sur l'écosystème — Rapport sur les deux premières étapes d'un examen de l'environnement dans l'East Bayfront et le secteur industriel portuaire*, la Commission royale expose le problème comme suit :

> . . . On ne prend vraiment pas les moyens voulus pour diagnostiquer l'état de santé de l'écosystème ou de ses composantes (l'air, l'eau, le sol). C'est un peu comme si l'on essayait de faire un casse-tête. Bien des programmes de recherche sont en cours dans divers ministères ou services à tous les paliers de gouvernement mais personne n'est chargé de rassembler les pièces en un tout harmonieux et de veiller à ce qu'il n'en manque pas. L'implantation de programmes bien coordonnés et très étendus de recherche, de modélisation et de surveillance nous aiderait en ce sens qu'il y aurait alors moyen d'explorer les circuits de l'écosystème, de jauger les effets cumulatifs, d'évaluer les programmes correctifs, d'établir des indicateurs qui puissent nous permettre de vérifier la qualité de l'écosystème (Barrett et Kidd, 1991).

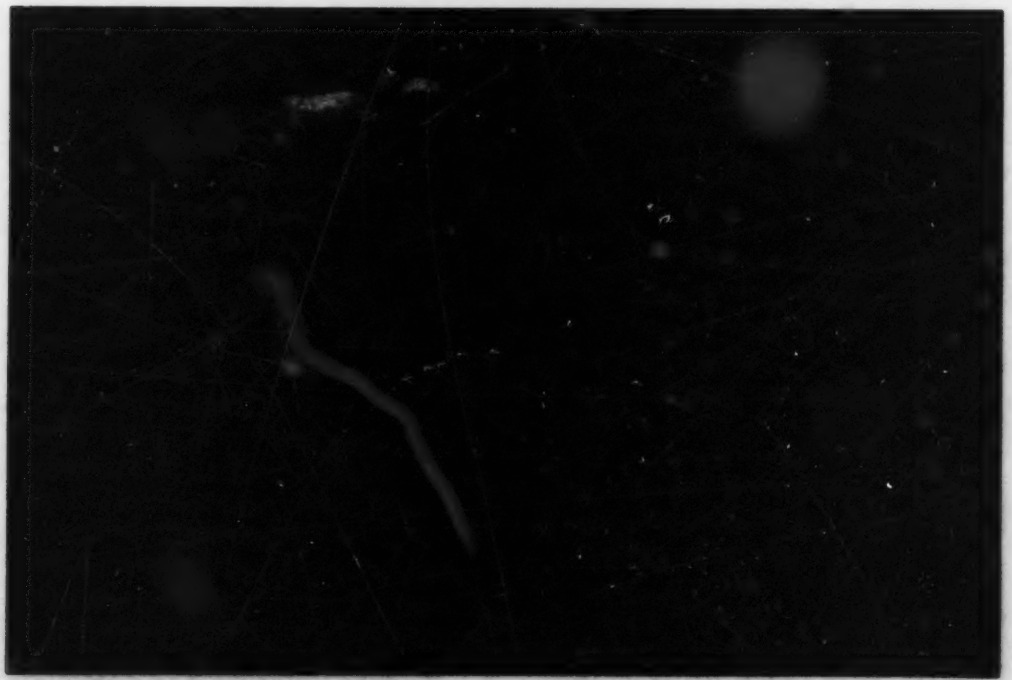
Des ressources insuffisantes

Aux termes de l'Accord, le Canada et les États-Unis se sont engagés à rétablir la qualité de l'eau dans 43 «points chauds» toxiques autour du bassin des Grands Lacs, dont 17 en Ontario. Depuis 1987, le gouvernement fédéral a dépensé 4,86 millions de dollars pour mettre au point des plans d'action correctrice dans ces secteurs. Au cours de la même période, le ministère ontarien de l'Environnement y a affecté une somme de 7,58 millions. Certains des exécutants de ces plans d'action considèrent que ces crédits sont beaucoup trop faibles. À leur avis, cette insuffisance de ressources a grandement entravé leur mise en oeuvre.

Dans son ouvrage *Review and Evaluation of Great Lakes RAP : Remedial Action Plan Program, 1991*, la CMI confirme que le principal obstacle à l'application des programmes d'action correctrice est le manque de ressources; c'est ce qui nous empêche, en particulier, d'atténuer plus rapidement l'incidence de la pollution agricole, associée aux égouts unitaires, et des sédiments contaminés. On estime à 19 milliards de dollars ce qu'il en coûterait pour rétablir la qualité de l'eau dans les «points chauds» du Canada.

Les plans d'action correctrice ne s'appliquent qu'à certains lieux bien définis; ils ne représentent que l'un des volets d'une stratégie globale pour le bassin des Grands Lacs. Pour rétablir l'intégrité de l'écosystème, il faudra, outre ces plans d'action, des initiatives qui s'étendent à l'ensemble du bassin. On n'a toutefois pas encore déterminé les mesures à prendre ni estimé leur coût.

La première chose à faire, peut-être la plus urgente, serait d'améliorer les systèmes d'épuration des eaux usées autour des Grands Lacs, comme le veut l'un des objectifs de l'Accord. Il s'agit là d'un engagement énoncé en toutes lettres à l'annexe VI. Le Canada et les États-Unis y conviennent (en collaboration avec les gouvernements étatiques et le gouvernement provincial) de fournir les fonds voulus pour que les installations nécessaires soient construites dans les plus brefs



La station principale d'épuration des eaux usées du Grand Toronto

délais (Commission mixte internationale, 1988). Cet engagement n'a pas été respecté.

Les municipalités pourraient, par exemple, exiger des usagers le plein prix, calculé au compteur, des services d'aqueduc et d'évacuation des eaux usées. C'est là une source de revenus qu'on n'a pas encore exploitée pour améliorer et moderniser les systèmes d'épuration des eaux usées. Non seulement il y aurait ainsi des fonds pour améliorer l'infrastructure, mais cette façon de procéder allégerait les pressions financières que doivent subir les hautes instances gouvernementales tout en réduisant la consommation d'eau et, par ricochet, la pollution.

Les mesures que le Canada doit prendre pour respecter les engagements qu'il a contractés en signant l'Accord sont financées en vertu de l'entente Canada-Ontario. On y précise les responsabilités du gouvernement fédéral et du gouvernement provincial dans la dépollution des Grands Lacs et l'on y répartit les crédits entre diverses activités. Aux termes de la dernière entente Canada-Ontario, les dépenses totales à ce chapitre se sont élevées, en moyenne, à 3,7 millions de dollars par année pour une période de six ans. Bien que ce chiffre n'englobe pas les dépenses faites par chacune des parties, il n'en demeure pas moins que c'est nettement insuffisant, car, à en juger par les témoignages, les dépenses nécessaires à la dépollution des Grands Lacs se situeront dans un tout autre ordre de grandeur.

LES LOIS ACTUELLES NE SONT MÊME PAS APPLIQUÉES

Pour rétablir dans sa qualité première l'écosystème du bassin des Grands Lacs, il faudra nécessairement adopter de nouvelles stratégies, entreprendre de nouvelles démarches, passer de nouvelles lois. On peut toutefois se demander dans quelle mesure on recourt aux lois et règlements actuels, tout imparfaits qu'ils soient. Pourrions-nous, dès maintenant, faire tout au moins une amorce de dépollution au moyen des technologies qui existent actuellement et des règlements qui sont aujourd'hui en vigueur?

La feuille de route des Américains est impressionnante à cet égard : un seul des 37 pollueurs industriels dont les décharges s'écoulent directement dans le lac Ontario ne respecte pas les restrictions qui leur sont imposées pour les polluants toxiques selon la règle qui consiste à opter pour la meilleure technologie qui soit aussi la plus économique (*Best Available Technology Economically Available — BATEA*). (Cela fait contraste avec la situation au Canada, qui est tout autre, comme nous l'avons déjà fait remarquer. En effet, il nous faudra attendre encore trois bonnes années avant de pouvoir imposer des limites du genre BATEA par le truchement de notre programme MISA.) En attendant, 25 des 44 entreprises qui se déchargent dans le lac Ontario, soit 57 p. 100, contreviennent aux exigences, pourtant imprécises, en vigueur aujourd'hui.

La fiche des stations municipales d'épuration des eaux usées est presque aussi désarmante. En 1989, 108 des 364 stations d'épuration de la province, soit 30 p. 100, n'adhéraient pas aux directives provinciales pour la décharge des polluants classiques. (Il n'existe pas de directives actuellement pour les métaux et les produits chimiques organiques.) Une cinquantaine n'en font aucun cas depuis au moins trois ans. Et ce qui est peut-être encore plus déconcertant, c'est le ministère ontarien de l'Environnement qui possède ou exploite 61 des stations contrevenantes.

Par surcroît, ces entreprises et stations d'épuration ne font pas l'objet de poursuites pour excéder les quantités d'effluents permises par les directives. Sur les 93 pollueurs industriels de l'Ontario dont l'activité n'était pas conforme aux règlements, en 1989, huit seulement ont été soumis à une enquête de la part de la Direction des enquêtes et de la mise à exécution de la réglementation du ministère et un seul a été poursuivi en justice et reconnu coupable. Sur les 108 stations d'épuration des eaux usées qui ne se conformaient pas aux prescriptions en 1989, deux municipalités virent le ministère leur intenter des poursuites. L'une reconnut sa culpabilité; dans l'autre cas, la cause fut rejetée et elle est présentement en appel.

Bien que la province ait compétence pour bien des aspects de l'écologie, le gouvernement fédéral a néanmoins certaines responsabilités lorsqu'il s'agit de protéger l'environnement. Par exemple, la *Loi fédérale sur la protection de*

l'environnement prévoit la surveillance étroite des produits chimiques durant tout leur cycle de vie. Au cours de l'exercice 1989-1990, Environnement Canada a fait 3 412 inspections aux termes de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*. Ces inspections ont donné lieu à 280 mesures de mise à exécution qui aboutirent à 266 avertissements et à huit «instructions». Dans seulement trois cas, il y eut poursuites et accusations.

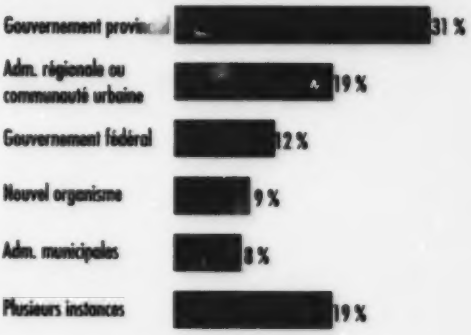
Pour amener les intéressés à obtempérer, le gouvernement fédéral dispose d'un instrument qui pourrait fort bien le servir, la *Loi sur les pêches*. Cette loi a pour but de protéger la faune aquatique et son habitat physique. Or, les dispositions de la loi relatives à la pollution prévoient des limites aux effluents pour sept secteurs industriels, dont les pâtes et papiers. En outre, dans ses dispositions générales sur la pollution, la loi interdit le rejet de substances délétères de toute sorte dans les eaux poissonneuses. Cependant, malgré les pouvoirs qu'elle confère, on l'invoque rarement. En 1988, par exemple, il y eut 21 inculpations, puis 16 entreprises furent condamnées à verser une amende qui s'élevait, en moyenne, à 3 180 $. Si l'on songe que la *Loi sur les pêches* et la *Loi sur la protection de l'environnement* s'appliquent toutes deux au pays tout entier, ces chiffres ne témoignent guère ni du sérieux de la question ni du tort qui peut être ainsi fait à l'environnement.

MANQUE DE RESPONSABILITÉ

Qui doit assumer la responsabilité du bassin des Grands Lacs du côté canadien? Voilà qui donne lieu à un profond différend. Bien que le gouvernement fédéral ait signé une entente internationale pour rétablir la qualité de l'eau dans les Grands Lacs, il est peu enclin à payer le prix de la dépollution. Environnement Canada soutient énergiquement que la responsabilité de l'assainissement des Grands Lacs incombe à l'Ontario et aux municipalités qui entourent le bassin et dit ne vouloir payer que si des terres fédérales ou des organismes fédéraux sont en cause.

Mais, comme le signalent les auteurs de *The Great Lakes in the 1990s* (Jackson et Runnals, 1991), lorsqu'il s'agit d'absorber une partie des frais des opérations d'assainissement :

Degré de responsabilité pour la qualité de l'eau



Le tiers des résidents du Grand Toronto qui ont participé au sondage sont d'avis que toute question relative à la qualité de l'eau dans la région de Toronto relève en premier lieu du gouvernement provincial.

Source : Environics Poll, 1991

> Il y en a pour qui le gouvernement fédéral ne peut échapper à un lourd engagement financier dans les Grands Lacs, en raison des sorties de fonds considérables qu'il faut y consentir et parce que ces eaux font partie du territoire : si le Canada signe une entente internationale pour rétablir et maintenir la qualité de l'eau dans les Grands Lacs et s'il s'en attribue le mérite, il ne peut pas ne pas y contribuer financièrement.

De plus, comme il est dit à l'article II de l'Accord, le Canada et les États-Unis ont pour politique «de répartir le coût de construction des installations d'épuration des eaux usées entre les administrations municipales, les États américains, le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral» (Commission mixte internationale, 1988).

Ces dernières années, les gouvernements ont essayé de se décharger sur d'autres de la responsabilité de dépolluer les Grands Lacs (et de protéger l'environnement en général) : prétextant que c'est là une affaire de «responsabilité personnelle», ils ont eu tendance à vouloir faire jouer un rôle important au grand public (c'est-à-dire à tous ceux qui échappent à la définition de «gouvernement») dans la protection de

l'environnement. De cette façon, si les choses en restent au point mort, les gouvernements peuvent s'en servir comme paravent et dire «que le public n'était pas disposé à agir» ou «qu'il refusait d'en faire les frais». Prenons, par exemple, la stratégie d'Environnement Canada pour la prévention de la pollution : on demande aux secteurs industriels et au public d'établir leurs propres objectifs pour réduire la pollution et l'on se fie à eux pour les atteindre, au lieu que le gouvernement fédéral ne leur impose des limites réglementées. Dans la même veine, le Conseil de la qualité de l'eau de la CMI disait dans son rapport de 1991, *Cleaning Up Our Great Lakes* :

> Il est vrai que les gouvernements doivent édicter des règlements, fournir une certaine contribution financière et coordonner des travaux de recherche, mais ce sont les entreprises et les citoyens qui doivent assumer une grande partie des travaux de dépollution et de protection des lacs. Il appert donc que nous devons tous comprendre, chacun d'entre nous, à quel point il importe de prévenir la pollution et apprendre à agir en conséquence dans notre vie de tous les jours.

Il va de soi que les gouvernements ne peuvent seuls rétablir la santé des Grands Lacs. Chaque individu doit, par son attitude et ses décisions personnelles, contribuer de façon essentielle à la dépollution des lacs. Cependant, ils devront pouvoir compter sur les conseils des gouvernements et avoir l'assurance que les gouvernements y contribuent aussi. De plus, l'apport des individus est forcément limité. En effet, seuls les gouvernements peuvent améliorer les stations d'épuration des eaux usées; eux seuls peuvent réglementer les décharges industrielles et le recours aux produits chimiques.

Dans son rapport de 1986, *Troisième rapport biennal de l'Accord de 1978 relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs*, la CMI affirme sans équivoque :

> . . . il appartient d'abord et avant tout aux gouvernements d'appliquer les programmes nécessaires au bon fonctionnement de l'Accord de 1978. Ce sont eux, aussi, qui, généralement parlant, ont la capacité de financement et d'application voulue.

RÉSUMÉ

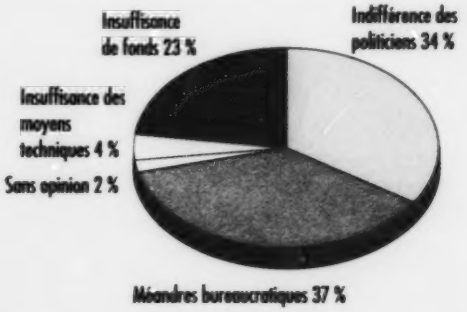
Comme les opérations de décontamination des endroits pollués ne progressent guère et comme les autorités ne semblent pas se hâter non plus pour élaborer des stratégies propres à prévenir la pollution, les gens n'ont plus confiance aux gouvernements. Les observateurs avertis et le grand public ne croient plus, à vrai dire, que les gouvernements et les autres institutions puissent rétablir la santé de l'écosystème du bassin des Grands Lacs ni même l'empêcher de se détériorer davantage. Et les gens discernent cette paralysie institutionnelle au moment même où, à leur avis, il *faut* prendre des mesures concrètes pour protéger l'environnement.

Comme les plans d'action correctrice sont appliqués à l'échelle locale et nécessitent la participation d'un si grand nombre de personnes, ceux et celles qui sont chargés de l'application de ces plans d'action connaissent fort bien les problèmes des Grands Lacs et ce sont eux, évidemment, qui sont les plus consternés par l'évolution des choses. À la dernière réunion biennale de la CMI, en 1991, Sarah Miller, de la *Great Lakes United*, a demandé aux commissaires : «Est-ce que ces plans d'action sont de nature à guérir les Grands Lacs?» et, poursuivant son analogie, elle ajouta qu'ils avaient pour but d'assurer un traitement holistique à ces malades que sont les Grands Lacs. Puis, elle conclut en ces termes :

> Je représente ici, aujourd'hui, tous les amis des Grands Lacs, accablés de vaines attentes; je vous transmets leurs craintes de voir votre expérience se solder par un échec. Des signes inquiétants nous portent à croire que le patient s'affaiblit en attente d'un traitement global; sa santé se détériore tandis que ceux qui sont chargés de ce traitement expérimental hésitent à agir. L'intention au départ de la cure des plans d'action était d'assurer le prompt rétablissement du patient. Or, cela fait six ans qu'on laisse les Grands Lacs dépérir lentement, depuis, en fait, l'annonce du recours à cette cure.

Selon un sondage Environics réalisé dans la région du Grand Toronto en juin 1991, seulement 5 p. 100 des répondants jugeaient que, dans les rivières et le long du secteur riverain, l'eau était de bonne qualité. Tous s'accordaient à dire qu'il fallait la nettoyer pour que les gens puissent de nouveau s'y baigner et y pêcher en toute sécurité. Huit sur dix estimaient qu'une décennie devrait raisonnablement suffire à dépolluer les cours d'eau de la région. Un nombre important de répondants ont dit être disposés à contribuer financièrement à l'assainissement de l'environnement. À leur avis, et c'est une constatation très révélatrice, ce sont les complications bureaucratiques et la valse-hésitation des politiciens — et non pas le manque de fonds ou l'absence de moyens techniques — qui font obstacle à la dépollution de l'environnement.

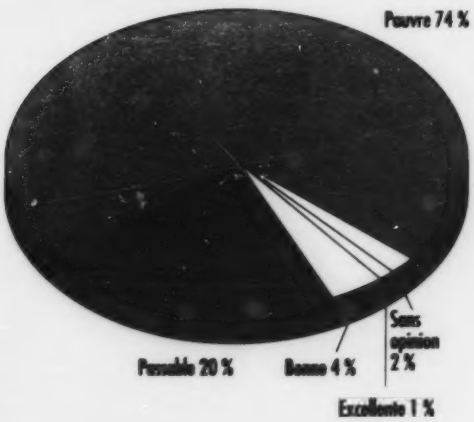
Les obstacles à la dépollution



Les résidents du Grand Toronto qui ont répondu au sondage sont d'avis que c'est l'indifférence des politiciens et les méandres bureaucratiques qui constituent les deux principaux obstacles à la dépollution des eaux du secteur riverain et des rivières de Toronto.

Source : Environics Poll. 1991

La qualité de l'eau dans les rivières et le secteur riverain du lac



Les trois quarts des répondants jugeaient de piètre qualité l'eau des rivières et le long du secteur riverain.

Source : Environics Poll. 1991

Le plus grand défi qu'ont à relever les riverains des Grands Lacs, c'est peut-être justement de refaire la santé de l'écosystème du bassin des Grands Lacs. Selon les termes du Conseil de la qualité de l'eau de la CMI, dans son rapport de 1991 :

> Nous, les riverains des Grands Lacs, nous sommes à un point tournant de l'histoire. Après avoir connu la pollution pendant des années et des années, nous savons assez bien ce qu'il faut faire pour rendre à l'écosystème sa pureté d'autrefois. Nous avons le savoir-faire pour régénérer nos lacs, mais encore faudra-t-il prendre de sérieuses décisions.

Pour bien illustrer la complexité des problèmes qui sont liés à la qualité de l'eau dans le bassin des Grands Lacs, nous allons vérifier comment les choses se présentent plus près de chez nous — nous allons nous pencher sur le plan d'action correctrice du Grand Toronto.

LE PLAN D'ACTION CORRECTRICE DU GRAND TORONTO

Le secteur riverain du Grand Toronto représente l'un des 43 secteurs pollués de la région des Grands Lacs pour lesquels on est en train d'élaborer un plan d'action (RAP). C'est en 1985 que ces plans d'action ont été conçus, dans le sillage d'une recommandation de la CMI selon laquelle les gouvernements des deux côtés de la frontière devraient, par ce moyen, rétablir la qualité de l'eau. Ces plans d'action devaient être échafaudés en fonction de l'écosystème et constituer des programmes-cadres pour les mesures préventives et correctrices. L'exigence relative à

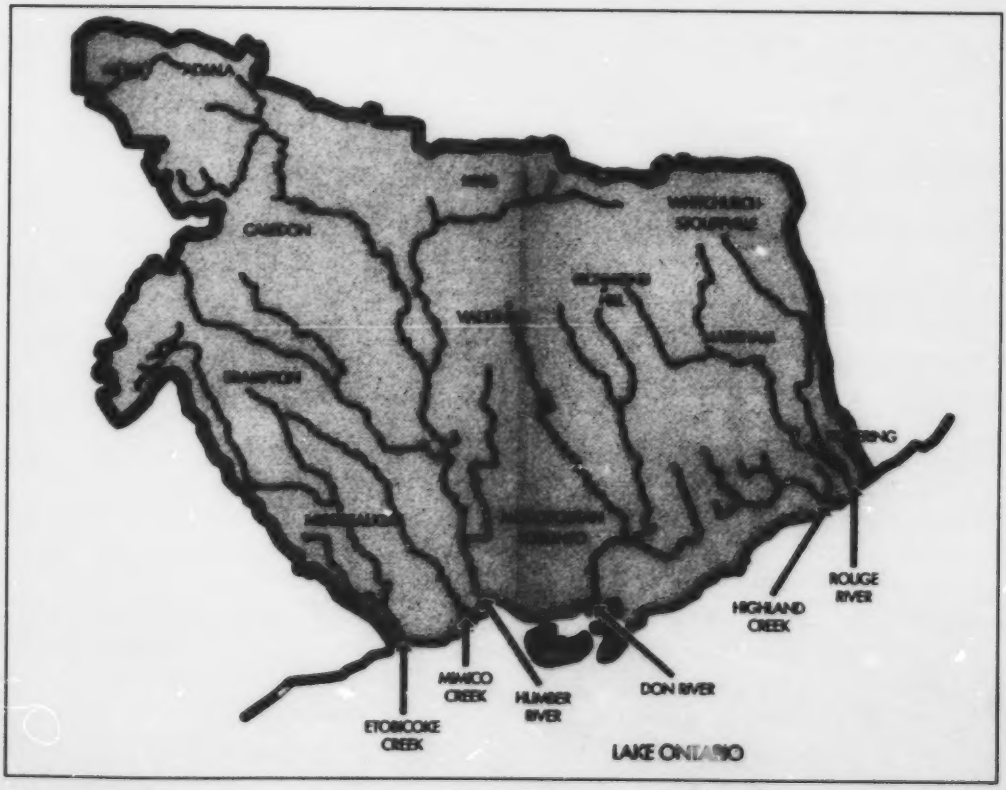
la mise en application de ces plans d'action a été enchâssée dans l'Accord relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs au moment lors de sa reconduction en 1987.

Le plan d'action correctrice de Toronto et de la région avait été envisagé, au début, comme une stratégie pour dépolluer le secteur riverain compris entre le ruisseau Etobicoke et la rivière Rouge. Mais il devint vite évident qu'on ne pourrait dépolluer le secteur riverain sans chercher aussi à nettoyer les rivières qui s'y jettent. Le champ d'application du plan d'action fut dès lors élargi. Il englobe maintenant les bassins versants des ruisseaux Etobicoke, Mimico et Highland et les rivières Humber, Don et Rouge — soit une superficie d'environ 2 000 kilomètres carrés (772 milles carrés) qui recoupe plusieurs frontières politiques et met en scène cinq gouvernements régionaux et 17 administrations municipales.

Le ministère ontarien de l'Environnement est le chef de file pour l'application du plan d'action du Grand Toronto; il collabore étroitement avec Environnement Canada. Le comité directeur (l'équipe RAP) du plan d'action, qui dirige les opérations, se compose de cadres supérieurs du gouvernement fédéral et du gouvernement provincial et de représentants de la communauté urbaine de Toronto, de l'office de protection de Toronto et de la région ainsi que des municipalités de Toronto, de Scarborough et d'Etobicoke.

Des comités consultatifs scientifiques et techniques, au sein desquels se trouvent des fonctionnaires, secondent, de leurs conseils ou autrement, l'équipe du plan d'action. Un comité consultatif public, qui se compose de bénévoles, sert en quelque sorte d'antennes à l'équipe au sein de la collectivité, pour lui transmettre ses messages et en obtenir une rétroaction. Ce comité représente

Carte 3.2 Région du Grand Toronto et Plan d'action correctrice



abondamment plusieurs secteurs, dont l'industrie, le tourisme, l'agriculture, les groupes écologiques, les syndicats, les loisirs, les municipalités et d'autres encore.

Le plan d'action correctrice (RAP) a pour but de continuer le travail déjà réalisé dans la région, y compris le plan d'action correctrice du secteur riverain, qui a été mené à terme par la municipalité de Toronto en 1987. Le RAP table aussi sur des études détaillées qui ont été faites au commencement des années 1980 dans le cadre des Toronto Area Watershed Management Studies (ou TAWMS). La démarche qui sous-tend le plan d'action correctice devrait apporter une «valeur ajoutée», ce qui n'était pas le cas dans les études antérieures comme les TAWMS, par le recours à une stratégie écosystémique globale et la participation du public à chacune des étapes.

Les problèmes environnementaux

Des 17 secteurs canadiens des Grands Lacs qui font l'objet de plans d'action correctrice, il n'y en a peut-être aucun aux prises avec des problèmes plus complexes que ceux du secteur riverain de la communauté urbaine de Toronto. Quelque 2,5 millions de personnes vivent dans la région visée par le RAP de la communauté urbaine; la partie sud de cette région est intensément urbanisée et subit l'influence de contraintes typiquement associées à des populations à forte densité, notamment, les effets associés au rejet d'eaux d'égout, aux eaux pluviales contaminées qui proviennent des rues, des toits et des terrains de stationnement, au réaménagement physique de l'environnement naturel, au rejet dans les égouts de substances chimiques toxiques d'origine ménagère ou qui proviennent de la petite industrie.

La partie nord de la région visée par le RAP demeure largement rurale; là, le ruissellement sur les terres agricoles du sol, des pesticides et des engrais vient dégrader les cours d'eau et les rivières. En outre, l'expansion urbaine détruit les terres rurales et le ruissellement pendant les travaux de construction provoque un envasement des cours d'eau.

Observée du haut des airs, la restructuration physique de la région couverte par ce RAP serait évidente. Bien entendu, en premier lieu, on remarque les secteurs urbains — des îlots de chaleur, de lumière et de pollution atmosphérique — reliés entre eux par un réseau de routes et de ponts. L'aval de tous les cours d'eau de la région (à l'exception de la Rouge) a été profondément transformé. Coupés de barrages, redressés et enfermés dans des chenaux de béton, ces cours d'eau offrent un environnement hostile aux organismes aquatiques. Certains affluents ont totalement disparu. Les habitats utilisés par la faune terrestre ont été fragmentés et manquent de continuité. Les terres humides ont été pavées et les quais massifs font qu'en beaucoup d'endroits le long du secteur riverain, les hauts-fonds utilisés par le poisson n'existent plus. Après cent ans de remblayage, de lutte contre l'érosion et d'autres transformations, le littoral naturel a presque complètement disparu.

Dans cette région toujours, l'eau subit les contraintes exercées par la population : de fortes concentrations de phosphore sont apportées par les égouts unitaires et par les effluents des stations d'épuration des eaux d'égout. Tous les étés, des plages sont fermées à cause de la pollution bactérienne apportée par les égouts unitaires en période de débordement. À l'occasion, des métaux lourds sont trouvés dans l'eau en concentration qui dépasse les objectifs provinciaux de qualité de l'eau, notamment dans les secteurs fortement dégradés tels que le Keating Channel et l'Inner Harbour. Les sédiments de fond sont chargés de métaux lourds et de composés organiques. La consommation de certains poissons est interdite en raison de la contamination.

Les plus importantes sources de pollution sont les stations d'épuration des eaux usées, les débordements des égouts unitaires et le ruissellement pluvial. Les quatre stations d'épuration des eaux usées dans la région, qui ont une capacité de traitement de 1 240 millions de litres par jour (273 millions de gallons), sont les principales sources de phosphore et elles transfèrent aussi en quantité importante des métaux lourds et des composés organiques qui émanent des foyers

et des installations industrielles. Il existe des zones de forte pollution autour des émissaires de celles-ci.

En période d'intenses précipitations, les égouts unitaires débordent et rejettent un mélange d'eau de pluie et d'eaux usées non traitées par 35 émissaires dans les rivières Don et Humber, et par 34 autres émissaires directement dans le lac Ontario.

En milieu urbain, l'eau de pluie est un mélange de pluie et de différents polluants qui proviennent des rues, des toits, des parcs, des potagers et des terrains de stationnement. Elle transporte une charge importante de bactéries, de métaux et de composés organiques, et elle passe par environ 2 250 émissaires dans des cours d'eau et dans le lac le long du secteur riverain de la région du RAP de la communauté urbaine.

Parmi les autres sources de pollution, mentionnons les dépôts atmosphériques, l'eau souterraine contaminée par des activités industrielles, les terres agricoles et les sites d'enfouissement qui fuient, les contaminants accumulés depuis longtemps dans les sédiments de fond ainsi que des sources situées «en amont» dans les Grands Lacs, dont la rivière Niagara.

Problèmes associés au processus des plans d'action correctrice

La planification d'actions correctrices est nécessairement difficile et lente. Il n'y a pas de recette toute faite, ingrédients et méthodes compris, qu'on puisse appliquer. Chaque RAP doit s'appliquer à un ensemble unique de problèmes et chacun suit son propre développement. Il semblerait que certains de ces plans sont plus efficaces que d'autres. Les personnes et organismes qui se sont intéressés au plan d'action correctrice de la communauté urbaine ont déterminé un certain nombre de problèmes particuliers à la situation de Toronto.

Le temps conservé à son élaboration constitue l'une des critiques souvent répétées à l'endroit du RAP de la communauté urbaine de Toronto : 1987 constituait l'échéance prévue initialement par la CMI pour que les RAP soient complétés. Cette date démontrait un optimisme exagéré et ne réflètant pas la complexité du travail à accomplir. On ne s'est engagé dans les phases initiales du RAP qu'en 1986, et alors, il ne s'est presque rien fait d'autre que de la recherche pendant les deux premières années. Depuis, les efforts ont été concentrés sur l'établissement d'objectifs et de principes en vue d'orienter le processus, sur la définition des problèmes ainsi que sur la détermination de mesures correctrices possibles.

Cinq ans après le commencement des travaux, et quatre ans après l'échéance visée, le choix des mesures correctrices n'est pas encore entamé. La date cible retenue présentement pour le rapport provisoire de l'étape 2 est fin 1992.

Les plans d'action correctrice sont élaborés par étapes : à l'étape 1, le problème est défini; à l'étape 2, les mesures correctrices sont choisies; à l'étape 3, les plans sont appliqués. L'étendue des problèmes dans le secteur riverain de la communauté urbaine de Toronto, ainsi que les sources de ces problèmes, ont été exposées en détail dans le document provisoire de l'étape 1 du RAP, *Environmental Conditions and Problem Definition*, qui a paru en septembre 1988. Le récent examen par la CMI de ce document a mené à la conclusion que la définition et la description des problèmes étaient inadéquates, que le document était axé sur les polluants de type classique et qu'il ne décrivait pas de manière satisfaisante les sources et les causes de l'altération de l'écosystème attribuable aux substances toxiques rémanentes.

En avril 1990, l'équipe du RAP a rendu public son *Draft Discussion Paper on Remedial Options*. Au cours de la deuxième série d'audiences sur l'environnement de la Commission, on a reproché à ce document d'être inintelligible pour le lecteur moyen et inutile en vue du choix des mesures correctrices. Dans son rapport de 1990 intitulé *Un point tournant*, la Commission a recommandé que le document sur les mesures correctrices fasse

l'objet d'une nouvelle rédaction afin de le rendre davantage compréhensible, de le réorganiser de manière à ce qu'il soit à l'échelle des bassins versants et qu'il établisse des liens bien clairs entre les buts du plan d'action, les utilisations diminuées et les mesures correctrices possibles. Environnement Canada et le ministère de l'Environnement de l'Ontario ont indiqué à la CMI, en septembre 1991, qu'ils ne reprendraient pas la rédaction du Draft Discussion Paper on Remedial Actions, mais qu'ils mettraient à jour les mesures correctrices dans le rapport de l'étape 2.

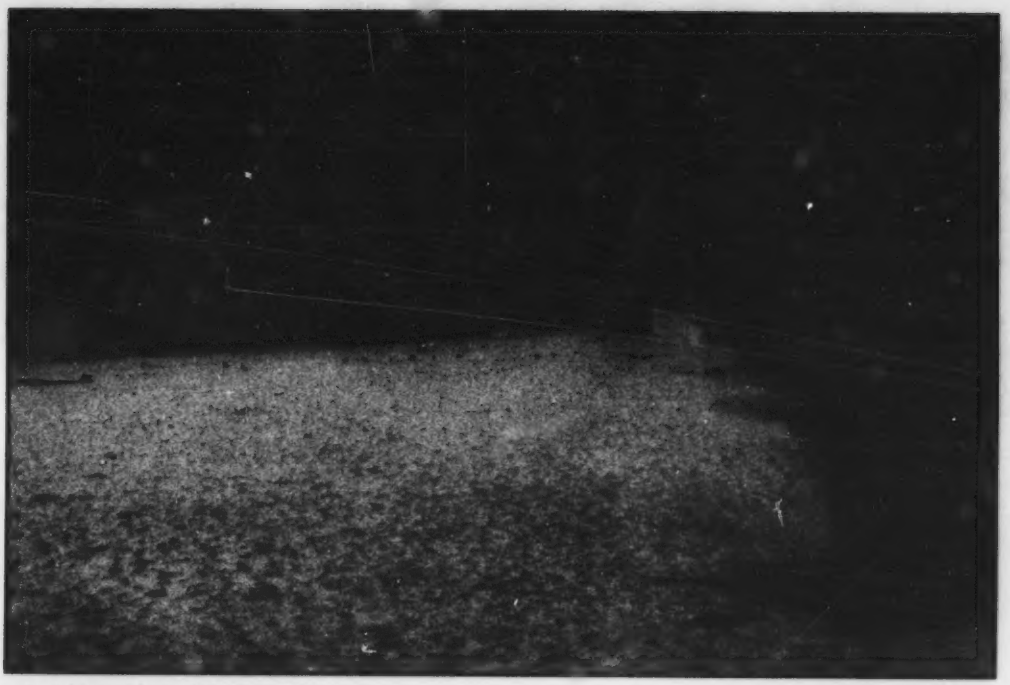
Pour qu'un plan d'action soit appliqué avec succès, il doit obtenir l'appui de l'ensemble de la population. Par exemple, avec le RAP du port d'Hamilton, on a continuellement cherché à informer le grand public et à susciter son intérêt ainsi que sa participation au RAP.

Ce ne fut pas le cas avec le RAP de la communauté urbaine de Toronto; en effet, les contacts avec la population ont généralement été limités à ceux avec les membres du Comité consultatif public et les représentants de leurs secteurs, en plus de l'envoi de quelques bulletins à un public un peu plus large. En général, la population de la communauté urbaine de Toronto ne sait pas qu'un RAP est en voie d'élaboration et n'a pas été amenée à participer à l'établissement des objectifs ou à des débats relatifs aux mesures de correction. Un programme de communication avec la population, prévu pour la fin de l'hiver 1991-1992, doit être la première étape en vue d'amener la population à participer; cette étape comprend la diffusion à fort tirage du document relatif aux stratégies. Ce document devrait faire connaître davantage le RAP, fournir un aperçu des problèmes et indiquer dans quelles orientations le RAP s'engage.

L'élaboration d'un plan d'action correctrice effectivement réalisable n'est possible que si tous les intervenants y participent. Nous avons déjà mentionné qu'il n'y a pas de stratégie visant à faire participer le grand public, mais il semblerait également que certaines des municipalités et des régions qui devraient prendre part à cette démarche n'y participent pas d'une façon utile. Par exemple, lorsqu'on remonte jusqu'à sa source, le tronçon principal de la rivière Humber part de de la municipalité de Mono, dans le comté de Dufferin; le tronçon prend origine dans Richmond Hill, dans la région de York. Mais rien n'indique que ces municipalités et ces régions tiennent compte du RAP dans leur planification de l'utilisation des terres, dans leurs procédés budgétaires ou dans leur planification des travaux publics. Bien que le secteur municipal soit représenté au Comité consultatif public, et que des représentants de certaines municipalités «en aval» fassent partie de l'équipe du RAP, il ne semble pas que les cinq régions et que les 17 administrations municipales soient de véritables partenaires dans son élaboration.

Cette absence de participation de tous les intervenants représente, l'une des facettes d'un problème plus vaste et plus troublant : l'inexistence d'une démarche axée sur l'écosystème. Alors qu'à l'origine, l'équipe du RAP avait l'intention d'adopter une telle stratégie, elle n'a généralement pas réussi à le faire. Les problèmes mentionnés dans le rapport provisoire de la phase 1 sont notamment : l'inexistence d'une intégration et d'une synthèse des renseignements; la concentration des efforts sur le secteur riverain et la négligence relative des problèmes touchant les bassins versants, le peu de renseignements relatifs aux habitats fauniques, l'utilisation des terres contiguës au secteur riverain et aux bassins versants ainsi que les contaminants dans les oiseaux aquatiques. Ce qui est plus important, les renseignements recueillis à ce jour, ainsi que les mesures possibles de correction, ne sont pas organisés selon une stratégie à l'échelle des bassins versants. Plutôt, la région visée par le RAP de la communauté urbaine de Toronto est traitée comme s'il s'agissait d'un bloc monolithique de 2 000 km² (772 mi²).

Comme nous l'avons fait remarquer, la CMI a signalé que des ressources inadéquates constituent un problème endémique de tous les RAP du bassin. La Commission a signalé à deux reprises les ressources limitées du RAP de la communauté urbaine de Toronto et a recommandé d'accroître le financement, tant celui du Comité consultatif public (dans *Un point tournant*) que celui de l'ensemble du programme (dans *Voies*



Vallée de la Rouge à hauteur du lac Ontario, 1989.

multiples). Au cours des deux dernières années, le financement s'est accru dans une certaine mesure.

L'un des reproches les plus sérieux que l'on formule à l'endroit du RAP de la communauté urbaine de Toronto, c'est que son développement a eu pour effet de retarder des projets utiles qui, autrement, auraient pu être exécutés dans la foulée des TAWMS et d'autres études. Depuis le lancement du RAP en 1986, certains projets ont bien vu le jour; par exemple, un bassin de retenue a été construit dans le secteur des Eastern Beaches de Toronto afin de réduire le nombre de fermetures de plages par le confinement des eaux pluviales et des débordements des égouts unitaires les jours d'orages. Des travaux de réfection des égouts ont été effectués et on a commencé à retracer et débrancher les raccordements illégaux aux égouts. Les plages ont été nettoyées et physiquement améliorées. Cependant, il n'y a aucun moyen de savoir si des mesures de correction auraient été appliquées plus rapidement si le processus du RAP n'avait pas existé. Cela est en partie attribuable au fait que les municipalités engagent des sommes dans des travaux qu'on peut considérer être «correctifs», mais que dans certains cas, le coût de ces mesures correctrices est noyé dans les coûts d'entretien courant.

Les risques de retard constituent un problème de tout exercice de planification à long terme, où on doit concilier les interventions et la nécessité de développer un plan stratégique, uniforme et complet. C'est pourquoi, dans le RAP de la communauté urbaine de Toronto, l'un des principes adoptés est que les Parties devraient appliquer des mesures correctrices qui sont «conformes aux objectifs et principes du RAP» alors même que le RAP est en voie d'élaboration. On retrouve ici les échos de la recommandation de l'approche à double volet recommandée dans l'*Accord révisé relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs de 1978 tel que modifié par un Protocole signé 18 novembre 1987*; cette recommandation visait à accélérer l'application des programmes existants pendant la phase de développement des RAP.

Les attentes démesurées constituent l'un des fardeaux que tous les RAP (y compris celui de la communauté urbaine de Toronto) doivent porter. Pour de nombreuses raisons — ignorance, refus par les bureaucraties d'endosser les responsabilités — on a fait des RAP la solution à tous les problèmes de qualité de l'eau dans des régions comme Toronto. C'est tout simplement faux. Le plan d'action correctrice de la communauté urbaine de Toronto est un plan de dépollution qui s'applique à un endroit précis; comme tel, il est le plus efficace pour régler des problèmes qui prennent origine à l'intérieur de ses limites régionales. Par l'intermédiaire du RAP, il est possible d'élaborer des programmes qui permettent d'atteindre certains objectifs comme garder des plages ouvertes, conserver et rétablir des habitats fauniques locaux, mieux gérer les volumes d'eau pluviale, améliorer les stations d'épuration des eaux usées et, dans une certaine mesure, réduire le rejet de produits chimiques dans les égouts.

Cependant, certains problèmes nécessitent une stratégie à l'échelle des bassins versants, notamment lorsque les sources de contamination se situent à l'extérieur de la région du RAP de la communauté urbaine de Toronto. Il faudra des interventions à l'échelle du bassin versant pour supprimer les produits chimiques rémanents, pour adopter, pour plusieurs milieux, des normes relatives à l'exposition des personnes et de la faune à des substances chimiques et pour limiter le dépôt de substances chimiques transportées dans l'atmosphère. Il faudra également des mesures à l'échelle des bassins versants pour réduire la pollution qui provient des parties situées en amont des Grands Lacs, pour développer des normes applicables à la qualité des sédiments, pour créer des techniques de traitement des sédiments et pour poursuivre ceux qui ne se conforment pas aux lois et règlements relatifs à l'environnement.

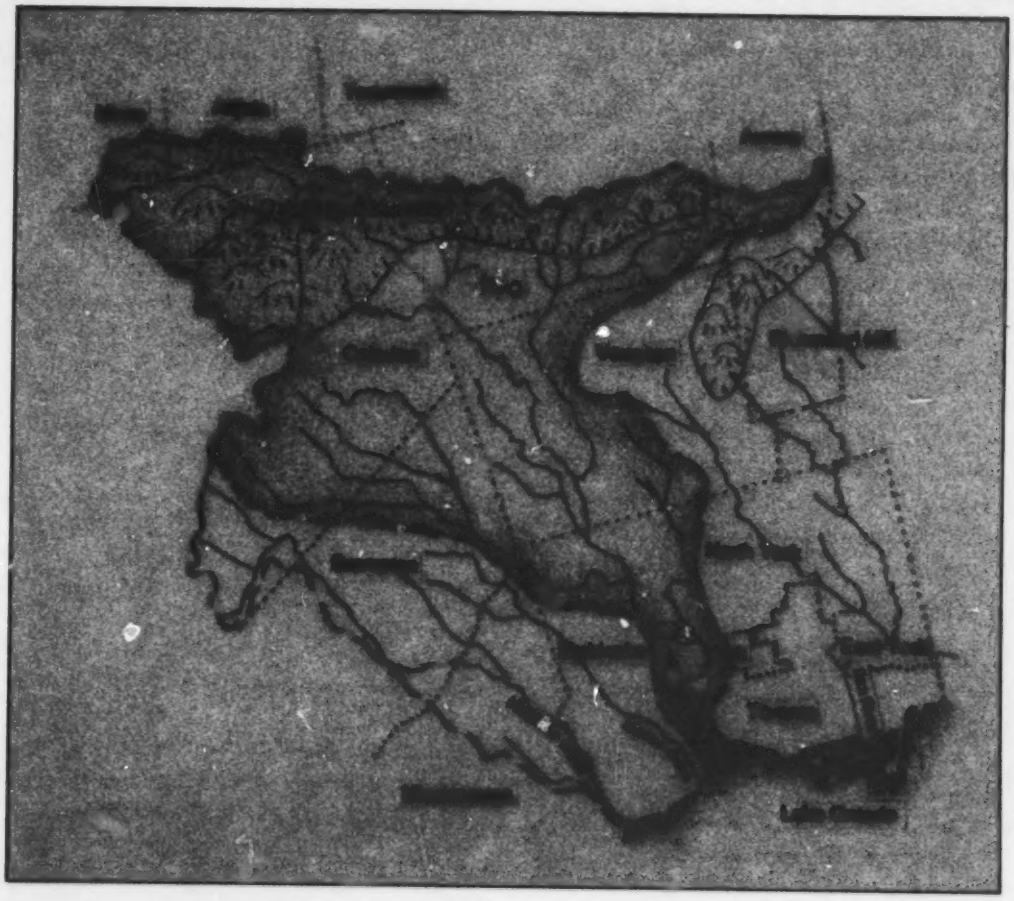
ORGANISATIONS DE BASE

Au cours des dernières années, un certain nombre d'initiatives de base ont vu le jour : leur objectif étant de nettoyer les eaux de la région du RAP de la communauté urbaine de Toronto. Ces mesures proviennent de certains groupes comme le Task Force to Bring Back the Don, le Black Creek Project, le Save the Rouge Valley System et l'Action to Restore a Clean Humber (ARCH). Tous ces organismes ont surgi afin de combler ce qui était perçu comme une lacune de la part des instances gouvernementales; les réalisations de l'ARCH constituent un bel exemple.

Créé en 1989, l'ARCH est le plus récent de ces regroupements de citoyens; c'est un organisme non gouvernemental qui est constitué de spécialistes de différentes disciplines et d'autres qui prennent intérêt à la Humber. Parmi les projets en cours de cet organisme, on compte la surveillance du développement qui pourrait nuire au bassin versant et la création d'une base de données informatiques pour seconder les efforts de dépollution. Pour cette organisation, l'objectif global est de résoudre l'impasse actuelle des champs de compétence et définir un mécanisme efficace de mise en application des programmes de qualité de l'eau de la Humber. Pour atteindre ces objectifs, l'ARCH agit comme catalyseur auprès du gouvernement et du secteur privé en exerçant des pressions visant à entreprendre la dépollution.

L'ARCH croit que nous avons les connaissances nécessaires pour dépolluer la rivière Humber et que les obstacles ne sont pas de nature technique ou scientifique, mais institutionnels. Par conséquent, l'ARCH propose de s'appuyer sur l'important corpus des réalisations faites dans le bassin de la rivière Humber, notamment le *Humber River Water Quality Management Plan* qui a été mené à terme en 1986, dans le cadre des TAWMS. Ce plan prévoit un ensemble de recommandations afin de rétablir la qualité de l'eau dans le bassin versant de la Humber, notamment des mesures pour éliminer les débordements des égouts unitaires, atténuer les crues, régler les problèmes de déversement de pollution dans les égouts à partir des foyers et des installations industrielles et réduire l'érosion. Selon l'ARCH, seules quelques recommandations d'importance mineure ont été tirées du plan de gestion de la qualité de l'eau de la Humber pour être appliquées au plan de la communauté urbaine de Toronto; la plupart des recommandations demeurent inscrites à titre de «mesures correctrices possibles» sur la liste produite dans le cadre du RAP.

Carte 3.3 Bassin versant de la rivière Humber



En juin 1991, l'ARCH a fait une proposition spontanée à l'équipe du RAP de la communauté urbaine de Toronto afin de financer la mise en oeuvre d'un mécanisme d'application du RAP à l'échelle du bassin versant. L'idée était de faire de la Humber un prototype d'application des mesures fondées sur des «partenariats à l'échelle des bassins versants», tel que formulé par la Commission royale dans son document intitulé *Un point tournant.* Cela pourrait alors servir de modèle pour des interventions coordonnées dans d'autres bassins versants. L'ARCH a fait valoir que la Humber constituait un choix logique parce qu'elle a le bassin versant le plus important et qu'elle passe par le plus grand nombre de municipalités. Tôt en décembre 1991, Environnement Canada, le ministère de l'Environnement de l'Ontario et l'administration de la communauté urbaine de Toronto étaient parvenus à un accord de principe relatif à la proposition de l'ARCH, et le déblocage des fonds était imminent. Quoique cette initiative est louable, il est regrettable que l'ARCH ait à créer un projet pilote au lieu que le RAP lui-même soit mis au point.

Dès les premiers jours des RAP, ceux qui ont participé à l'élaboration des plans ont été hantés par la question de la mise en application. Pour régler l'impasse qui en résulte, l'ARCH mise sur deux éléments essentiels : la participation de tous les intervenants clés et

l'adoption d'une démarche axée sur le bassin versant. L'organisation est composée de personnes qui, avant tout, sont attachées à cette rivière, se sentent responsables de son avenir et qui veulent la voir rétablie. Les fondateurs de cette organisation, qui vivent près de l'embouchure de la rivière, ont établi des rapports avec des riverains qui vivent en amont, et ils se sont aperçus que la population des régions de York et de Peel ainsi que du comté de Dufferin aime aussi leur rivière! Mais les membres de l'ARCH se sont rendus compte que la participation des citoyens ne suffisait pas; il faut que tous les intervenants contribuent — chaque palier de gouvernement ainsi que le secteur privé. Par conséquent, ils ont proposé la tenue d'une étude dans le seul but de déterminer la meilleure façon d'obtenir la participation de tous et chacun.

La démarche axée sur l'écosystème fait nécessairement appel à une gestion fondée sur des «unités écologiques». Mais qu'est-ce qu'une unité écologique appropriée? Pour les membres de l'ARCH il s'est imposé une unité qui pouvait être à la fois gérée et compréhensible — le bassin versant d'une rivière. La planification à l'échelle du bassin versant se fait à un niveau que les gens saisissent d'emblée et susceptible de leur communiquer l'impression d'être en partie responsables de la solution.

Il ne fait pas de doute que l'appui apporté à une stratégie comme celle-là dépasse les limites du bassin versant de la rivière Humber. À ce sujet, on lit dans le rapport provisoire de la Commission intitulé *Un point tournant* :

> Le public est plus que disposé à appuyer une telle collaboration. En fait, il est manifeste qu'il est prêt à soutenir une stratégie commune qui tient compte de la santé et du bien-être à long terme du secteur riverain et de ses vallées fluviales. Les centaines d'intervenants qui ont comparu devant la Commission en témoignent.
>
> Il se peut même que le public soit en avance sur le gouvernement. Il ne fait aucun doute qu'il aimerait voir les divers paliers du gouvernement mener une action commune et faire le nécessaire pour rétablir l'intégrité du secteur riverain et de l'écosystème qui l'entretient et le définit.

Interventions au niveau des Grands Lacs

Lorsqu'il est mesuré par la qualité de l'eau, l'état du secteur riverain du Grand Toronto est inextricablement lié à celui de l'écosystème du bassin des Grands Lacs. S'il faut dépolluer notre secteur riverain, il faut que nous intervenions à l'échelle régionale (peut-être à l'échelle mondiale) tout autant qu'à l'échelle locale. Cette revue de l'état des Grands

Vagues déferlantes, Newcastle

Lacs a soulevé bon nombre des problèmes complexes que nous avons à affronter et, à ce jour, les obstacles institutionnels que nous avons rencontrés ont ralenti la dépollution. Le public insiste de plus en plus pour que des

mesures correctrices soient appliquées. Mais vers quoi orienter nos efforts?

La Commission royale est d'avis qu'il faut nécessairement dépolluer l'eau du secteur riverain du Grand Toronto ainsi que de ses bassins versants. Afin d'accélérer le processus de régénération, huit recommandations importantes ont été formulées.

Accord relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs

S'il faut améliorer la qualité de l'eau dans les Grands Lacs, il semble naturel de commencer par l'Accord relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs (AQEGL). Ratifié la première fois par le Canada et les États-Unis en 1972, élargi en 1978 et reconduit en 1987, cet accord est un document encourageant à plus d'un titre. L'objectif global est exprimé en termes d'écologie . rétablir l'intégrité de l'écosystème du bassin des Grands Lacs. L'Accord contient des objectifs précis ainsi que des objectifs pour évaluer la santé de l'écosystème.

Il comporte aussi des engagements en vue de mettre sur pied de nombreux programmes de prévention de la pollution à partir de sources agricoles, industrielles et municipales, ainsi que par certaines activités comme le dragage, le transport maritime et autres. En outre, les Parties s'engagent à appliquer des programmes de contrôle et de surveillance ainsi qu'à mettre au point des plans d'action correctrice, des plans d'aménagement panlacustre et plus encore. L'Accord regorge de belles intentions, de bons mots et de stratégies logiques afin d'aider à dépolluer le bassin des Grands Lacs. Néanmoins, il est évident que beaucoup des engagements les plus fondamentaux qui ont été pris en vertu de l'Accord n'ont pas été respectés.

Il faut que cela soit bien compris parce que nous approchons du moment (1992) où l'Accord devrait être renégocié. Durant ce processus, il y a la tentation «d'améliorer» l'Accord en élargissant sa portée, en affinant ses stratégies, en ajoutant de nouvelles annexes. Ceux qui sont en faveur de la renégociation font valoir que l'Accord peut être amélioré par une meilleure définition des termes, l'établissement de priorités et une explication plus précise de la démarche axée sur l'écosystème.

La Commission juge qu'il existe des risques inhérents à une tentative de renégocier l'Accord maintenant, notamment celui de dépenser des énergies sur des échanges internationaux à caractère théorique à un moment où le public exige des interventions concrètes en vue de la dépollution des Grands Lacs. La Commission n'est pas convaincue qu'en étoffant l'Accord elle permettra de résoudre les problèmes des Grands Lacs d'une façon ou d'une autre. La Commission est plutôt d'avis qu'en «améliorant» l'Accord, cela conduirait probablement à l'adoption de nouvelles échéances qui ne seront pas respectées et de nouveaux engagements qui ne seront pas tenus.

Bref, la Commission considère que les problèmes relatifs à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs ne sont pas attribuables principalement à des déficiences de l'Accord. Ce dernier, malgré ses imperfections, constitue une bonne base sur laquelle élaborer une stratégie de remise en état des Grands Lacs. Cependant, il y a des structures non couvertes par l'Accord qui doivent être améliorées pour qu'on obtienne des progrès importants dans la dépollution des Grands Lacs. Deux de ces changements, dont il sera question dans les deux prochaines sections, sont essentiels : une Commission mixte internationale plus efficace et un accord Canada-Ontario bonifié.

La Commission mixte internationale

La Commission mixte internationale a exercé un rôle unique et utile à titre de contrôleur indépendant des progrès en matière d'environnement dans les Grands Lacs et à titre de catalyseur de la coopération intergouvernementale. Toutefois, depuis 1987, la base de la Commission a été régulièrement érodée par suite de restrictions financières, de la perte de membres du personnel formé et de

changements dans la structure des comités, qui font qu'aujourd'hui, la CMI doute même de son rôle.

Les tentatives de rétablir l'écosystème des Grands Lacs se trouveront renforcées par l'existence d'une CMI forte et bien orientée, qui peut servir de catalyseur, d'intégrateur, d'enquêteur indépendant, d'observateur et de contrôleur. C'est pourquoi la CMI devrait obtenir les ressources suffisantes pour s'acquitter de ses obligations. Cela lui permettrait, par exemple, d'accroître son savoir-faire interne plutôt que d'avoir à dépendre des gouvernements qu'elle contrôle.

Depuis la rencontre biennale de 1985, à Kingston, le public participe de plus en plus aux rapports d'étape sur la dépollution des Grands Lacs. Cette participation a été considérable dans la sensibilisation de la Commission à sa responsibilité.

Dans les prochaines années, le public s'intéressera probablement de plus en plus aux Grands Lacs, alors que les mesures correctrices commenceront à être appliquées. La Commission est d'avis que la population du bassin des Grands Lacs peut mettre à la disposition de la CMI un savoir-faire et des opinions utiles, et elle pense qu'il faudrait créer un mécanisme pour rendre officiel et permanent ce transfert de renseignements. On pourrait créer un comité consultatif de citoyens permanent qui conseillerait la CMI et ses comités sur les questions dont ils ont à traiter.

Recommendation

17. La Commission recommande que le gouvernement du Canada travaille avec sa contrepartie américaine et la CMI à :

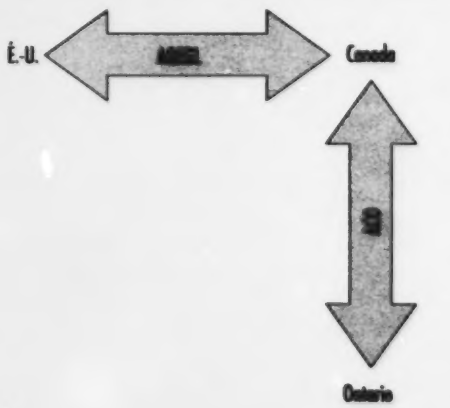
- clarifier les rôles et responsabilités de la CMI;
- assurer que la CMI possède un financement adéquat et garanti sur plusieurs années afin qu'elle puisse s'acquitter de ses responsabilités;
- mettre sur pied un comité consultatif de citoyens afin de conseiller régulièrement la CMI.

L'Accord Canada-Ontario

La plupart des observateurs des Grands Lacs concentrent leur attention sur la relation entre le Canada et les États-Unis telle qu'elle est définie et articulée dans l'Accord. Ce faisant, ils ne tiennent pas compte de la réalité canadienne au plan des compétences, car la responsabilité de nombreux problèmes d'environnement est provinciale, et non fédérale. Par conséquent, en vue de la réalisation des engagements pris en vertu de l'Accord, la relation entre le Canada et l'Ontario est plus importante que celle qui existe entre le Canada et les États-Unis. Elle prend forme dans l'Accord Canada-Ontario.

L'Accord Canada-Ontario est l'un des secrets les mieux gardés dans le grand public et très peu compris par les nombreux groupes de protection de l'environnement à l'oeuvre dans le bassin des Grands Lacs. Cette situation est à tout le moins ironique lorsqu'on se dit que l'Accord Canada-Ontario est la clé (du côté canadien) de l'application de l'Accord relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs. Tout comme l'AQEGL définit les responsabilités du

Rapports et responsabilités au regard de la qualité de l'eau dans les Grands Lacs



Canada et des États-Unis au regard de la dépollution des Grands Lacs, l'Accord Canada-Ontario définit les responsabilités du gouvernement fédéral et du gouvernement de l'Ontario au regard de leur dépollution.

Il existe des accords Canada-Ontario relatifs à la qualité des Grands Lacs depuis 1971. L'Accord actuellement en vigueur a été conclu en avril 1985 et est venu à échéance le 31 mars 1991. (Depuis, il a été reporté temporairement pour une période indéfinie.) On y retrouve les mêmes principes que ceux mentionnés dans l'AQEGL : l'élimination pratiquement totale des substances toxiques rémanentes, le financement partagé des installations publiques de traitement des déchets et les mécanismes coordonnés de planification en vue du contrôle de toutes les sources de pollution. On y trouve également les mêmes objectifs généraux et spécifiques de dépollution que ceux de l'AQEGL.

L'objectif fondamental de l'entente Canada-Ontario est le rétablissement de l'écosystème du bassin des Grands Lacs. Le but est de «renouveler et renforcer la collaboration entre le Canada et l'Ontario en vue du respect des obligations prises par le Canada en vertu de l'Accord (AQEGL) 'et' d'assurer le partage des coûts de programmes spécifiques dans lesquels l'Ontario s'engagera afin d'aider le Canada à s'acquitter de ses obligations» (Accord Canada-Ontario relatif à la qualité des Grands Lacs, 1985).

Dans l'Accord de 1985, le Canada et l'Ontario ont accepté de contribuer à parts égales aux coûts des programmes réalisés dans le cadre de l'ACO (exception faite de la construction des stations d'épuration des eaux usées). Dans cet accord, un plafond des dépenses était également prévu : 22,1 millions de dollars au total en six ans. Se faisant l'écho de l'AQEGL, cette version de l'Accord précisait à quoi s'engageaient le Canada et l'Ontario dans leur lutte contre la pollution dans les Grands Lacs. On y trouvait des programmes et d'autres mesures portant sur les points suivants :

- le traitement des déchets municipaux et industriels;
- le contrôle du phosphore;
- la pollution par le transport maritime et le dragage;
- la pollution par les activités reliées aux utilisations des terres;
- les substances polluantes dangereuses et les substances toxiques rémanentes;
- les plans d'action correctrice;
- les inventaires annuels des pollueurs et des taux de conformité.

Le Canada et l'Ontario doivent renégocier l'Accord et la Commission croit qu'il est impératif que l'ACO soit modifié de façon à ce que les objectifs prévus dans l'AQEGL puissent être atteints. Les observateurs ont suggéré un certain nombre d'améliorations qui pourraient être apportées au cours de la renégociation.

En premier lieu, ces négociations entre le Canada et l'Ontario devraient être publiques plutôt que d'être débattues, comme par le passé, par des bureaucrates derrière des portes closes. Cette façon de procéder aurait encore pu être acceptable même en 1985, mais aujourd'hui, le public insiste pour participer à l'élaboration de mesures de cette importance. Par exemple, en 1987, soit au moment de la renégociation de l'AQEGL par le Canada et les États-Unis, le Secrétaire d'État aux Affaires extérieures de l'époque, l'honorable Joe Clark, avait nommé deux membres d'organisations non gouvernementales sur l'équipe canadienne de négociation. De telles nominations assureraient la responsabilisation à un moment critique dans la démarche en vue de dépolluer le bassin des Grands Lacs. Par surcroît, comme les municipalités auront un rôle important sur le plan du financement des initiatives locales de dépollution, elles aussi doivent participer aux négociations.

Deuxièmement, le nouvel Accord entre le Canada et l'Ontario doit être axé davantage sur l'obtention de résultats et être conçu de manière à ce qu'il soit davantage applicable. Tel qu'il est, l'Accord est en bonne partie un mécanisme de coordination. Mais

Nous sommes façonnés, affirmons-nous, par notre milieu. Mais trop souvent, nous perdons de vue que celui-ci est le fruit de nos actions.

Carman B. 1904. *The Kinship of Nature.* Boston.

s'il doit atteindre son objectif, soit d'assurer le respect des obligations du Canada en vertu de l'AQEGL, il doit fournir un cadre qui permette la réalisation des engagements. Il faut donc que l'Accord Canada-Ontario comporte des cibles stratégiques, des structures administratives, des mesures de la performance ainsi que des calendriers. En outre, il devrait décrire clairement les rôles et les responsabilités des différents intervenants.

Troisièmement, l'Accord doit traiter du financement des programmes en vue du respect des engagements pris dans le cadre de l'AQEGL, y compris une répartition raisonnable des coûts entre les parties. L'Accord doit aussi assurer qu'il y a des fonds suffisants pour permettre l'atteinte des objectifs. Il est évident que le plafond fixé dans l'Accord de 1985 (en moyenne, 3,7 millions de dollars par année) est nettement insuffisant pour régler les problèmes. Dans le seul cadre des plans d'action correctrice, le coût de la dépollution du côté canadien est de l'ordre de 19 milliards de dollars. Il faut ajouter à cela le coût de la surveillance des Grands Lacs ainsi que des programmes de lutte contre la pollution par des sources industrielles et municipales, par le ruissellement rural et urbain, par les dépôts atmosphériques, par le dragage et d'autres : il est évident qu'il faut un financement d'un ordre de grandeur bien supérieur.

Si les deux gouvernements ne sont pas en mesure d'engager ces dépenses, ils devraient le dire franchement pour ne pas tromper le public. À très brève échéance, la série de la phase 1 (Track 1) des plans d'action correctrice nécessitera des sommes importantes. Tels que définis par la CMI, ce sont des programmes existants qui peuvent être accélérés avant même que le plan d'action correctrice soit complété.

Quatrièmement, il y a la question des responsabilités. Tous les deux ans, le Canada et les États-Unis font état de leurs progrès à la CMI qui produit son propre rapport sur l'ensemble des progrès accomplis dans le bassin des Grands Lacs. Toutefois, le rapport du Canada est constitué essentiellement d'une liste des programmes en cours. Les signataires de l'Accord Canada-Ontario devraient élaborer un ensemble d'indicateurs pour mesurer les progrès des plans d'action correctrice. Ces indicateurs devraient être simples et faciles à comprendre, comme le nombre de plages où a été affiché le niveau dangereux de pollution, le nombre d'espèces de poissons dont la consommation est interdite ou la fréquence des problèmes de reproduction chez les oiseaux aquatiques.

Les signataires de l'Accord Canada-Ontario devraient déposer des rapports publics annuels de leurs réalisations, en faisant référence à cet ensemble d'indicateurs et devraient indiquer quelles sommes ont été dépensées et par quels signataires. Cela permettra aux contribuables canadiens d'évaluer de quelle façon leurs cotisations sont dépensées et de mesurer des progrès tangibles.

Cinquièmement, le public devrait participer aux activités de l'ACO sur une base permanente. Pour cela, on pourrait nommer aux différents comités de l'ACO des membres du public ou encore créer un comité consultatif de citoyens permanent.

Recommendation

18. La Commission recommande que le gouvernement fédéral et le gouvernement de l'Ontario renégocient l'Accord Canada-Ontario et :

- qu'ils négocient publiquement, avec la participation explicite des municipalités et des organisations non gouvernementales;

- qu'ils assurent que le nouvel ACO soit assorti de cibles stratégiques, de structures administratives et de calendriers pour mesurer les progrès;
- qu'ils explorent les possibilités de financement, y compris la prestation au coût réel des services d'aqueduc et d'égout;
- qu'ils assurent que le nouvel ACO soit assorti de mécanismes pour répartir les coûts de la dépollution entre les parties, qu'il y ait les fonds adéquats pour l'exécution des programmes conformément aux termes des engagements pris en vertu de l'AQEGL, et que des fonds soient rendus disponibles afin d'accélérer les programmes de RAP de la Phase 1;
- qu'ils développent un ensemble d'indicateurs des progrès dans le cadre des plans d'action correctrice, et qu'à tous les ans, ils fassent rapport à la population canadienne des progrès accomplis en appliquant ces indicateurs et en indiquant quelles sommes ont été engagées;
- qu'ils fassent participer le public de manière permanente aux activités de l'ACO et à la surveillance.

Stratégie municipale et industrielle de dépollution

Pour l'instant, la Stratégie municipale et industrielle de dépollution (MISA) constitue le principal instrument de l'Ontario pour réduire le débit des polluants toxiques dans le lac Ontario. Bien que cette Stratégie doive servir à l'établissement de nouvelles normes strictes applicables aux rejets industriels directs, aux rejets des stations d'épuration des eaux usées municipales ainsi qu'aux rejets industriels indirects (qui se font par l'intermédiaire des réseaux d'égout municipaux), cette Stratégie, comme nous l'avons dit, croule sous les retards : le contrôle des responsables de rejets industriels directs a pris quatre ans de retard alors qu'il ne s'est pratiquement rien fait dans les deux autres secteurs. Cette situation est inacceptable.

Depuis les trois ans qu'elle existe, la Commission a constaté, avec une frustration grandissante, qu'il ne se faisait pas de progrès relativement à MISA. Ce peu de progrès combiné à une application inadéquate des règlements existants font que le Canada est en mauvaise posture par rapport aux Américains sur le plan de la lutte contre la pollution dans les Grands Lacs.

Recommendation

19. La Commission recommande que l'Ontario intervienne rapidement pour réduire la pollution des voies d'eau de la province, particulièrement par la mise en oeuvre la plus rapide possible de MISA, de façon à :

- établir des règlements qui s'appliquent aux rejets industriels directs;
- fixer un programme, assorti de cibles et de calendriers, pour contrôler la pollution du secteur municipal, et prendre les mesures nécessaires à la mise en application d'un tel programme;
- établir un programme, assorti de cibles et de calendriers, pour contrôler les rejets industriels dans les réseaux d'égout municipaux, et prendre les mesures appropriées à l'application d'un tel programme.

Plan d'action correctrice de la communauté urbaine de Toronto et de la région

En bonne partie, le succès des plans canadiens d'action correctrice dépend de la renégociation de l'Accord Canada-Ontario. Sans un ACO qui comprend des ententes de financement et qui débloque des fonds pour la

dépollution des Grands Lacs, il sera impossible d'appliquer les RAP de manière efficace. Il en va de même pour la planification des RAP, qui se termine par la rédaction du document de phase 2 où les responsabilités et les calendriers de paiement des activités de dépollution sont énumérés. En plus d'un ACO forme et efficace d'autres éléments de planification doivent être étudiés au cours de l'élaboration du RAP de la communauté urbaine de Toronto.

Le RAP de la communauté urbaine de Toronto, qui a été en butte à de nombreuses difficultés depuis son lancement en 1986, est une tentative d'élaborer une solution pour régler un ensemble immense et complexe de problèmes qui résultent du fait que 2,5 millions de personnes vivent, travaillent et ont des loisirs dans une aire plutôt restreinte.

L'inexistence d'une véritable stratégie écosystémique sur la dépollution du secteur riverain et des bassins versants de la communauté urbaine de Toronto, constitue le plus grave de ces problèmes. Une telle stratégie nécessite une réorientation fondamentale de la pensée traditionnelle, soit celle de la conception compartimentée à la protection de l'environnement et qui porte sur la gestion de l'environnement externe, pour passer à la nouvelle. La stratégie écosystémique met l'accent sur l'intégration plutôt que sur la compartimentation, et se fonde sur la gestion des activités humaines dans le cadre d'un système naturel dont nous ne sommes qu'un seul des éléments composants. On ne peut parvenir à une pensée écosystémique par voie législative, mais on peut y arriver en modifiant notre philosophie et nos valeurs personnelles. Néanmoins, deux mesures bien concrètes peuvent aider à réorienter le RAP de la communauté urbaine de Toronto vers une démarche axée sur l'écosystème.

Pour commencer, la CMI a demandé que le rapport de la phase 1 (définition des problèmes) soit réécrit de manière à mieux illustrer les problèmes et de manière à jeter les bases d'une stratégie écosystémique du développement du RAP. Le *Draft Discussion Paper on Remedial Options* doit aussi être mis à jour et réorganisé à l'échelle des bassins versants. Bien que l'équipe du RAP entende apporter des révisions dans le cadre du document de la phase 2, la Commission est d'avis que ces révisions devraient être apportées avant que cette phase 2 ne soit terminée, et principalement parce que les notions d'écosystème et de bassin versant sont les éléments fondamentaux dont il faut disposer pour pouvoir choisir les mesures possibles de correction dans le plan final.

Deuxièmement, tel qu'il est expliqué dans *Un point tournant*, nous sommes d'avis qu'une démarche axée sur le bassin versant devrait être adoptée dans le RAP de la communauté urbaine de Toronto : les solutions possibles devraient être élaborées en fonction de chacun des six bassins versants principaux, porter sur le rétablissement de la qualité de l'eau dans ces bassins versants, et être coordonnées et intégrées dans le RAP d'ensemble. Parce que les activités doivent être gérées par unités écologiques, selon la stratégie écosystémique, nous pensons aussi que les municipalités comprises dans ces bassins versants devraient être amenées à participer au développement du RAP à titre de partenaires véritables.

Pour être efficace, le RAP nécessite trois types d'améliorations : un financement adéquat, un appui ferme du public et une application rapide. La Commission n'est pas convaincue que le RAP de la communauté urbaine de Toronto a obtenu les ressources nécessaires à l'atteinte de ces objectifs. En toute logique, des 17 RAP canadiens, cette initiative est la plus complexe, couvre la plus grande superficie et touche potentiellement le plus grand nombre de personnes.

Le RAP de la communauté urbaine de Toronto n'a jamais été présenté de manière efficace au public, de façon à obtenir de celui-ci l'appui nécessaire à la dépollution des bassins versants et du secteur riverain. Cependant, l'acceptation générale et un vaste appui public sont essentiels à son application. Sans ces ingrédients, un plan, peu importe sa valeur, finit

probablement par accumuler la poussière sur une étagère.

L'équipe du RAP prend des mesures pour obtenir la participation publique au moyen d'activités organisées autour de la parution d'un document qui présente sommairement les stratégies. Mais c'est une réponse partielle. L'équipe doit élaborer un programme complet et permanent de présentation publique pour sensibiliser la population de la communauté urbaine de Toronto et la faire participer. La meilleure façon d'obtenir ce résultat peut être le recours à une conception fondée sur le bassin versant, ce qui pourrait créer chez les gens de l'enthousiasme pour la dépollution de leur propre rivière, ruisseau ou partie du secteur riverain.

Enfin, les délais accumulés par le processus du RAP sont injustes pour les membres du public qui ont investi autant d'énergie et de temps dans son élaboration. Ces retards risquent également de le rendre redondant : pendant que l'élaboration du RAP progressait à pas de tortue, les régions et les municipalités ont mis sur pied des projets qui coûtent des millions de dollars — tous sans avoir de cadre uniforme.

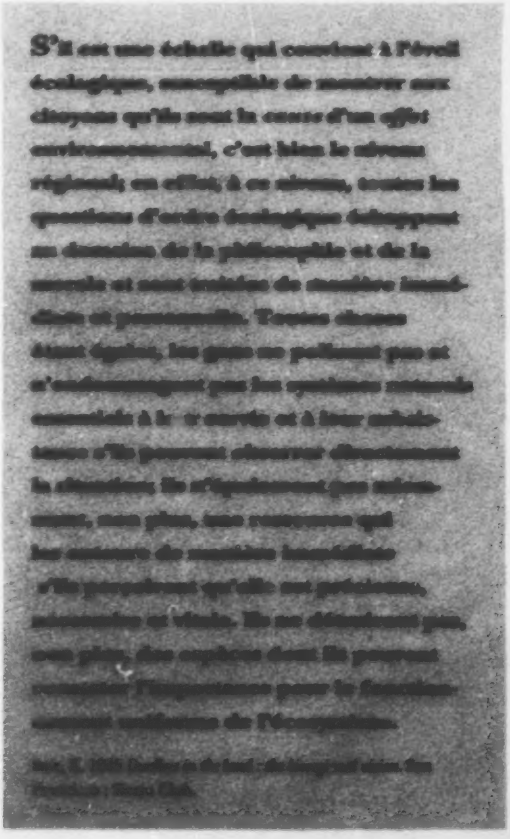
Par exemple, l'administration de la communauté urbaine de Toronto procède ou a procédé à des évaluations environnementales relatives à l'agrandissement de la station centrale d'épuration des eaux usées, de l'usine de filtration R. L. Clark et du grand collecteur de la Don. Elle étudie également l'avenir de la station d'épuration des eaux usées de North Toronto et élabore une stratégie de conservation de l'eau. La ville de Toronto applique un plan d'ensemble pour son réseau d'égouts. Chacun de ces projets a des incidences sur la qualité de l'eau des bassins versants et le long du secteur riverain, et devrait se faire selon les orientations données par le RAP. Mais l'agrandissement de la station d'épuration des eaux usées, par exemple, qui est l'objet de l'une des évaluations environnementales de la communauté urbaine de Toronto, n'a pas été choisi comme meilleure mesure possible de correction car le choix de ces mesures n'a pas encore été fait.

Il faut absolument terminer la préparation de la phase 2 du plan d'action correctrice. La Commission est d'avis que le gouvernement fédéral et le gouvernement de l'Ontario devraient prendre toutes les mesures nécessaires pour empêcher de nouveaux retards dans la mise en application du RAP de la communauté urbaine de Toronto.

Recommendations

20. La Commission recommande que le gouvernement fédéral ainsi que le gouvernement de l'Ontario adoptent une véritable stratégie écosystémique dans l'élaboration du plan d'action correctrice de la communauté urbaine de Toronto et de sa région. Cela signifie que :

- dans les meilleurs délais possibles, et avant le document de la phase 2 il faudrait réécrire la définition du



problème de manière à mieux refléter les renseignements les plus récents sur les causes et les sources de mauvais fonctionnement de l'écosystème, et les mesures possibles de correction devraient être révisées de façon à ce qu'on incorpore les renseignements les plus récents ainsi que les apports des examens tenus par les comités du RAP;

- il y aurait lieu d'adopter une conception fondée sur le bassin versant afin de préciser les problèmes, de choisir les mesures possibles de correction et de mesurer les progrès accomplis; en outre, les municipalités devraient participer à titre de partenaires à l'élaboration du RAP à l'échelle des bassins versants.

21. La Commission recommande en outre que le gouvernement fédéral et le gouvernement de l'Ontario attribuent davantage de ressources au RAP de la communauté urbaine de Toronto pour tenir compte de la complexité et de la portée actuelles des problèmes dans la région visée, ainsi que de la densité de la population qui est touchée.

22. La Commission recommande que le gouvernement fédéral et le gouvernement de l'Ontario appliquent un programme efficace et permanent de sensibilisation et de participation du public afin de mieux faire connaître le RAP et d'obtenir l'appui nécessaire à sa mise en application.

23. La Commission recommande aussi que le gouvernement fédéral et le gouvernement de l'Ontario prennent toutes les mesures nécessaires pour éliminer tout nouveau retard dans l'élaboration du RAP et qu'ils s'assurent que la date visée pour le dépôt du RAP de la phase 2 (fin 1992) soit respectée.

Programme de la biorégion du Grand Toronto : réseau de recherche et de renseignements

Dans tout mécanisme de prise de décisions relative à des écosystèmes, il est essentiel de disposer de bons renseignements scientifiques, sous une forme qui peut être intégrée et rendue facile d'accès à tous les intervenants et à tous les intéressés. Tout au long de ses travaux, la Commission a constaté qu'il y avait foisonnement de renseignements relatifs au secteur riverain et à la biorégion de Toronto, mais que ces renseignements sont éparpillés en beaucoup d'endroits et sont difficiles à synthétiser à cause de différences dans les stratégies et les méthodologies employées.

Dans l'analyse faite de ces questions dans le document *Voies multiples*, le rapport de l'examen environnemental du secteur d'East Bayfront et du secteur industriel portuaire, l'équipe responsable de l'examen a recommandé l'établissement d'un réseau de recherches et de renseignements qui porte sur les études écosystémiques de la biorégion du Grand Toronto. Cette équipe a signalé qu'il existe déjà beaucoup de réseaux de renseignements et de bases de données; ce qu'il faut essentiellement, c'est de les relier, de coordonner les efforts de recherche et de rendre les renseignements accessibles aux organismes gouvernementaux, aux organisations sans but lucratif, au secteur privé ainsi qu'au grand public.

Par la suite, le Centre canadien des eaux intérieures (CCEI) a tenu plusieurs rencontres exploratoires de représentants des ministères fédéraux et provinciaux intéressés, de la Commission, des universités et du secteur privé. Ces intervenants ont convenu qu'un programme de renseignements pour la biorégion du Grand Toronto est essentiel au processus de prise de décisions et à la gestion de l'environnement dans la région. Parmi les initiatives qui nécessitent un tel programme, il y a notamment le plan d'action correctrice de la communauté urbaine de Toronto, les stratégies de prévention de la pollution, l'étude

de planification de la Oak Ridges Moraine, le plan de régénération du littoral du Grand Toronto, les stratégies appliquées aux bassins versants et les plans municipaux à caractère écosystémique.

Un système prototypique proposé d'information — le RAISON (Regional Analysis by Intelligent Systems on a Microcomputer ou analyse régionale par systèmes intelligents sur micro-ordinateur) — a été mis au point par l'Institut national de recherche sur les eaux au CCEI. Il a été appliqué avec succès à l'évaluation du problème des pluies acides, et l'OTAN a récemment jugé que c'était un des systèmes les plus perfectionnés de son genre au monde.

Un réseau d'information et une initiative de recherche fondée sur l'écosystème pour la biorégion du Grand Toronto sont complètement compatibles avec le Plan d'action en matière des sciences et des technologies du Plan vert du Canada. Ce plan met l'accent sur le caractère souhaitable de partenariats qui permettront au gouvernement fédéral de travailler en association avec d'autres paliers de gouvernement afin d'atteindre des objectifs communs tout en appliquant une stratégie écosystémique. Il propose également de créer un réseau national d'information environnementale afin d'appuyer la présentation des résultats sur l'état de l'environnement ainsi que des prévisions relatives à l'environnement.

Le projet de programme de la biorégion du Grand Toronto pourrait constituer un élément essentiel d'un tel réseau destiné à soutenir le mécanisme de prise de décisions dans la région du Canada qui compte la plus forte concentration de population, la plus forte hausse de population ainsi que le plus haut niveau d'agression de l'environnement.

Ce programme concret pourrait fort bien amorcer le processus essentiel d'établir un climat de coopération entre les gouvernements, les institutions, le secteur privé ainsi que les organisations non gouvernementales.

RECOMMENDATION

24. La Commission recommande que le gouvernement fédéral, avec la participation d'autres parties intéressées, établisse un réseau de recherche et de renseignements axé sur les études écosystémiques de la biorégion du Grand Toronto. Un tel réseau informatique pourrait :

- appliquer de nouvelles techniques en intelligence artificielle et en systèmes experts à la compilation, à la synthèse et à la production de renseignements;
- combler certaines lacunes au niveau de notre connaissance scientifique des liens complexes entre des activités socio-économiques et la qualité de l'environnement;
- transférer les connaissances et les techniques à des décideurs de la biorégion du Grand Toronto ainsi qu'au secteur privé en vue d'une commercialisation mondiale;
- être mis en oeuvre par un regroupement pour la recherche sur les écosystèmes. Pareil regroupement pourrait comprendre des scientifiques et des gestionnaires de l'environnement des universités et des collèges régionaux, des représentants de tous les paliers de gouvernement, le Centre for Green Enterprise and Industry, le Centre de documentation sur le secteur riverain canadien, les offices de protection, le secteur de l'informatique, des consultants en environnement ainsi que des organisations non gouvernementales.

La Commission est d'avis que les huit recommandations de ce chapitre nous approcheront des objectifs du RAP de la communauté urbaine de Toronto, soit d'obtenir une eau qu'on peut boire et dans laquelle on peut se baigner et pêcher. Si elles étaient appliquées, ces recommandations devraient constituer, par l'entremise

de la CMI, un mécanisme contrôleur efficace et crédible pour la surveillance de la dépollution des Grands Lacs. Au moyen d'un Accord Canada-Ontario rajeuni, ces recommandations devraient assurer que les engagements pris en vertu de l'Accord relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs seront respectés. L'adoption d'une véritable stratégie écosystémique dans le RAP de la communauté urbaine de Toronto apportera un cadre de planification stable en vue de l'élaboration du plan et la renégociation de l'Accord Canada-Ontario garantira que les fonds nécessaires à l'application du plan seront disponibles.

La mise en application accélérée de MISA réduira de façon considérable la pollution apportée dans le lac Ontario et constituera une assise sur laquelle préparer de futurs programmes encore plus complets.

Enfin, la création d'un programme en vue de recueillir des renseignements complets, intégrés et accessibles sur l'état de l'environnement facilitera la planification, la surveillance et l'analyse de l'écosystème.

Chapitre 4 : Le Littoral

Depuis une dizaine d'années, on se préoccupe de plus en plus de la nature et de l'étendue des travaux de remblayage, des mesures de lutte contre l'érosion et des autres modifications apportées au littoral de la bio-région du Grand Toronto. Dans les années 1980, des rapports préparés à l'intention du ministère de l'Environnement (ME) révélaient la présence de quantités considérables de métaux lourds et de polluants organiques dans certaines des terres utilisées pour les travaux de remblayage. Le premier rapport provisoire (1989) de la Commission royale fait également état de certains sujets de préoccupation :

> Les analyses (du ministère de l'Environnement) ont clairement montré que les travaux de remblayage, s'ils n'ont guère d'incidences, sinon aucune, sur la qualité des eaux de surface, contribue néanmoins à la pollution générale des sédiments, ce qui peut avoir des effets délétères sur la chaîne alimentaire.
>
> . . . les modifications considérables apportées au littoral du lac Ontario ont changé les processus littoraux naturels de telle façon que les contaminants se sont accumulés dans les sédiments; par le passé, ces polluants auraient été transportés vers le large.
>
> Il n'existe pas d'évaluation complète des effets cumulatifs du remblayage dans le secteur riverain de Toronto.

Dans *Un point tournant,* le rapport provisoire de 1990, la Commission reconnaît que le remblayage et d'autres formes de modification du littoral peuvent comporter des avantages, mais de nouveau, se dit préoccupée par ces pratiques. La Commission confirme en outre que la situation lui apparaît suffisamment grave pour demander que les autres travaux de remblayage prévus fassent l'objet d'un moratoire en attendant que la question soit étudiée en détail. Enfin, la Commission recommande que le gouvernement provincial formule dans les plus brefs délais une politique globale de remblayage et la soumette à l'examen du public.

Le gouvernement provincial a agi avec promptitude: d'abord, en décembre 1990, la ministre de l'Environnement a annoncé à l'assemblée législative qu'elle avait demandé à la Commission royale d'étudier les «. . . politiques, pratiques, techniques et méthodes pouvant contribuer à la régénération du littoral».

L'expression «régénération du littoral» n'a pas été choisie à la légère : à l'évidence, la Ministre voulait plus qu'une simple étude sur le remblayage, le mot «régénération» dénotant l'intention d'aménager un littoral plus sain, plus profitable pour la population environnante. Le remblayage aurait sa place dans l'étude, mais s'inscrirait dans

le contexte élargi de la durabilité, au point de vue environnemental, économique et social.

Pour étudier les différents aspects de la question ainsi que les options possibles, la Commission a créé le Groupe de travail sur la régénération du littoral, composé de neuf personnes aux compétences et à l'expérience diversifiées. Le Groupe s'est réuni pour la première fois en février 1991; son rapport, *Régénération du littoral de la biorégion du Grand Toronto*, paraissait au mois de septembre suivant. Avec ce document et les présentations faites aux audiences publiques et ailleurs, la Commission disposait d'informations détaillées sur les problèmes et les possibilités de la régénération du littoral.

HISTORIQUE DES MODIFICATIONS AU LITTORAL

Il faut rappeler que le littoral du lac Ontario a évolué depuis le retrait des glaciers, il y a de cela quelque 15 000 ans. Il est tout aussi impossible de le retrouver «tel qu'il était» que de le conserver dans son état actuel, car des forces échappant au contrôle de l'homme le façonnent sans cesse.

Jusqu'à l'arrivée des premiers Européens, au XVIII[e] siècle, les habitants des régions bordant le lac Ontario s'adaptaient au littoral sans chercher à en changer le caractère. Le vent, l'eau, le froid et la glace façonnaient le rivage : la glace déplaçait le sol, fissurait les roches et hâtait le travail d'érosion de l'eau sur les berges des ruisseaux et des rivières et sur le rivage du lac. Les vagues, fouettées par le vent, battaient le rivage sans relâche, y délogeant les roches et la terre. Au sable arraché du littoral par l'érosion venaient s'ajouter les sédiments apportés par les ruisseaux et les rivières; comme une meule, en tourbillonnant dans les eaux peu profondes de la zone côtière, ce matériau sableux érodait le fond du lac et le littoral.

Quant à la glace, charriée par les vagues avec les sédiments, elle battait le rivage comme un bélier et sous son attaque, le littoral et les péninsules ont graduellement reculé. Dans les zones abritées où les vagues et le courant devenaient trop faibles, les sédiments se sont déposés, formant ou engraissant des plages, des barres de sable, des péninsules et des îles. Les matériaux arrachés aux falaises Scarborough par l'érosion, enrichis par les apports de la rivière Don, se sont accumulés en une péninsule qui devait former plus tard les Îles de Toronto.

Sans cesse, les sédiments littoraux reconstruisaient les barres de sable qui, à l'embouchure d'un grand nombre de rivières et de ruisseaux, étaient essentielles pour empêcher les eaux glacées remontant des profondeurs du lac Ontario de pénétrer dans les marais. Les eaux chaudes de ces derniers constituaient un milieu riche, propice au développement de toutes sortes de plantes aquatiques, de poissons, d'oiseaux et d'autres espèces animales.

À leur arrivée au XVIII[e] siècle, les explorateurs et les marchands européens ont trouvé, à l'embouchure de tous les cours d'eau, rivières et ruisseaux, des populations indigènes entourées d'une nature luxuriante et débordante de vie. Dans les eaux abritées par les flèches ou les barres de sable, toutes sortes de poissons trouvaient leur nourriture et se reproduisaient. À l'embouchure de affluents comme les ruisseaux Bronte et Sixteen Mile ou les rivières Credit, Humber et Don, des marais regorgeaint de gibier d'eau.

Les plages, les bois, les marais et les îles formaient un habitat riche et varié pour le cerf, le lynx, le castor, l'ours noir et pour bien d'autres animaux ainsi que pour toutes sortes de plantes. On trouvait dans la région plus de 50 espèces de poissons, 270 espèces d'oiseaux et les animaux étaient innombrables. Offrant abri et nourriture en abondance, la région a attiré les colons européens : alors, comme aujourd'hui, l'homme a voulu modifier le littoral, l'aménager pour ses besoins. Les premières modifications, des jetées rudimentaires, permettaient aux navires à

Les derniers «pêcheurs de pierres» à Port Credit

fort tirant d'eau de se rendre jusqu'au rivage pour l'embarquement et le déchargement.

Il fallait des pierres pour lester les voiliers et pour construire les fondations et les murs des bâtiments. Il était facile d'en ramasser sur les plages et dans les eaux peu profondes pour approvisionner les entreprises de transport maritime et de construction; bientôt des groupes prospères de «pêcheurs de pierres» étaient à l'oeuvre sur tout le littoral de la région, se servant de fourches aux dents coudées pour dégager les pierres du fond et les hisser hors de l'eau. Dans les années 1830, les pêcheurs de pierres retiraient ainsi du lac jusqu'à 43 000 tonnes métriques (47 000 tonnes) de pierres annuellement.

Malheureusement à cette époque, on ignorait combien les pierres qu'on retirait de la zone côtière étaient importantes dans la dynamique du lac, car elles procuraient un enrochement pour le fond du lac et pour le littoral : lorsqu'on les a enlevées, l'érosion du rivage s'est accélérée. En 1857, les agriculteurs de la zone riveraine, inquiets de voir disparaître leurs propriétés et leurs pâturages, ont obtenu du gouvernement l'adoption de la Three-Rod Law. Cette loi, qui interdisait l'enlèvement des pierres dans une bande littorale de 15 mètres (trois «rods»), arrivait trop tard, car en bonne partie déjà, le mal était fait. L'habitat de certains poissons était détruit, tandis que des installations et des terres agricoles riveraines étaient endommagées ou avaient disparu.

Ce scénario s'est souvent reproduit jusqu'à nos jours : on entreprenait une activité utile (comme la récolte de pierres, fondement essentiel du développement), sans penser aux conséquences qu'elle pourrait avoir sur le milieu naturel. On ne considérait pas vraiment, non plus, le dommage qui pourrait en résulter pour l'économie riveraine (agriculture et pêche). Au début, ces activités n'étaient pas réglementées; ce n'est qu'après avoir constaté de graves dommages qu'on a fixé des limites, ce qui revient à «mettre un emplâtre sur une jambe de bois».

Table 4.1 Principaux projets de remblayage dans la biorégion du Grand Toronto

Projet	Superficie	
	(hectares)	(acres)
Parc J.C. Saddington	10	24
Parc Lakefront Promenade	30	74
Colonel Samuel Smith zone du secteur riverain	28,5	70
Parc Humber Bay — est et ouest	40	99
Ontario Place	38	94
Parc Tommy Thompson (terre et eau)	470	1 161
Baie Ashbridge's	17	42
Parc Bluffer's	42	104

Source : Reid, R., R. Lockhart et B. Woodburn. 1990. *Une stratégie de verdissement pour le secteur riverain du Grand Toronto*. Publication nº 8. Toronto : Commission royale sur l'avenir du secteur riverain du Toronto.

Dans les 130 années qui ont suivi, des modifications de plus en plus importantes sont venues changer radicalement la forme du littoral de la biorégion du Grand Toronto. La plus imposante d'entre elles, le remblayage du marécage de la baie Ashbridge's pour créer 428 hectares (1 057 acres) de terrain à des fins industrielles et récréatives, a été réalisée en 1912 d'après l'élaboration du plan du secteur riverain par le Board of Toronto Harbour Commissioners (THC). Comme matériau de remblayage, on s'est surtout servi de sédiments dragués dans le Inner Harbour, mais il y avait aussi des débris de construction, des terres excavées, des boues d'égouts, des déchets d'incinération et des ordures ménagères.

Plus récemment, dans le plan de 1967 de la Metropolitan Toronto Planning Area, on proposait des travaux de remblayage de grande envergure ainsi que la création de chapelets d'îles artificielles, d'espaces libres publics et de ports de plaisance, d'une capacité totale de 5 000 bateaux (communauté urbaine de Toronto, 1967). Ce plan a donné lieu à la configuration d'une série de promontoires artificiels destinés à protéger des clubs nautiques et des ports de plaisance. Depuis les années 1950, on a remblayé 676 hectares (1 668 acres) et beaucoup d'autres projets sont prévus pour augmenter cette superficie. Dans *Voies multiples* et *Régénération du littoral*, publications nº 11 et nº 13 de la Commission royale, on décrit en détail les travaux de remblayage prévus et la détérioration de la qualité de l'eau qu'ils entraîneraient.

Bon nombre de projets et de modifications qui ont été faits du littoral de la biorégion du Grand Toronto ont entraîné des changements de diverses natures. La description qui suit est tirée de *Régénération du littoral*.

À VOL D'OISEAU : LA BIORÉGION DU GRAND TORONTO

Lorsqu'on survole la côte ouest du lac Ontario, on est surtout frappé de voir à quel point elle est aménagée : depuis la plage sableuse de Burlington Bar jusqu'à Oakville, la plus grande partie du littoral est protégée par des revêtements durs en béton, en moellons et en grosses pierres de taille (enrochement), ainsi que par de courts épis qui s'avancent dans le lac. Çà et là subsistent quelques plages étroites de galets ou de gravier, mais partout on perçoit les signes du changement.

À l'entrée du port d'Oakville Creek, l'absence de plages profondes de chaque côté des épis d'accès est un signe que le transport littoral n'est pas très substantiel. À l'est, les jetées de béton de la St. Lawrence Cement Co. et de la Gulf Oil Co. s'avancent jusqu'aux eaux navigables. Une zone résidentielle ceinture l'une des rares terres humides qui restent encore, le marais Rattray, qu'une bande de sable boisée protège des eaux du lac. Plus à l'est encore, le schiste argileux disparaît sous l'eau et c'est un littoral différent, bas et sableux, composé de fins matériaux glaciaires, qu'on trouve près de Lorne Park, à l'ouest de Port Credit.

À Port Credit même, les aménagements commerciaux et industriels se mêlent aux espaces libres publics aménagés sur du terrain gagné sur

l'eau que protègent des parois abruptes à revêtement de pierres. Un important travail de remblayage, à l'est de la rivière Credit, abrite un port de plaisance, à côté des imposants enrochements qui protègent le littoral, à la hauteur de la centrale électrique et de la station d'épuration des eaux usées de Lakeview.

Les travaux de remblayage sont l'élément dominant dans le secteur riverain de la communauté urbaine de Toronto : le projet Colonel Samuel Smith, à la hauteur de l'avenue Kipling, s'avance sur 700 mètres (770 verges) depuis un quartier résidentiel à faible densité. À quatre kilomètres (2,6 milles) à l'est commence une zone riveraine résidentielle et commerciale à grande densité qui s'étend sur deux kilomètres (1,3 mille), jusqu'à la rivière Humber où deux promontoires artificiels adjacents abritent des ports de plaisance et des parcs. Un brise-lames, prévu dans le plan des Toronto Harbour Commissioners de 1912, protège un parc aménagé en terrain bas qui s'étend de l'est de la Humber jusqu'au remblai sur lequel est aménagée l'Ontario Place.

Du côté ouest des Îles de Toronto, on trouve l'une des plus longues plages de sable qui restent encore dans le secteur riverain. La côte sud a été renforcée par un brise-lames de moellons en massif, par des épis et par une digue en béton. Comme la flèche de la rue Leslie coupe l'alimentation en sable, l'érosion du rivage s'est accélérée. La plage de l'île Ward's, renforcée par la nouvelle voie d'accès de l'Eastern Gap, s'est réorientée vers le sud-ouest. Presque tout le littoral du Inner Harbour est bordé d'une paroi verticale de béton et d'acier; l'Outer Harbour a été formé par la construction de la flèche de la rue Leslie, un remblai qui s'avance sur cinq kilomètres (trois milles), dans des eaux de 16 mètres (52 pieds) de profondeur, et que protège une mince couche superficielle de béton, de briques et de gravats d'asphalte qui s'érode.

Juste à côté de la flèche se trouve le remblai de la baie Ashbridge's dont l'échancrure

L'embouchure de la rivière Rouge

exposée à l'est s'est remplie de sable littoral. Au-delà des épis et des brise-lames des Eastern Beaches se dressent les promontoires des Scarborough Bluffs, où la Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority (MTRCA) fait construire des murs de protection avec des matériaux de remblayage et des moellons. La pente des falaises est abrupte à cause du travail d'érosion que font les vagues, attaquant la base, sous l'eau. Les falaises ne sont pas protégées; en moyenne, elles reculent d'environ un tiers de mètre (un pied) par an. Le remblai du parc Bluffer's, au pied de Bl. nley Road, occupe presque deux kilomètres (1,2 mille) de littoral et s'avance sur 600 mètres (660 verges) vers le large, retenant toute la dérive littorale en provenance de l'est.

La zone résidentielle qui coiffe les falaises, près d'East Point se prolonge par des espaces libres et quelques terrains industriels clairsemés. La plus grande partie du littoral est restée à l'état naturel à cette hauteur, si l'on excepte quelques émissaires d'égouts pluviaux.

Plus loin à l'est, Frenchman's Bay est séparée du lac Ontario par une barre de sable naturelle échancrée par une voie d'accès pour la navigation. Une partie de la centrale nucléaire de Pickering est bâtie sur du terrain gagné sur le lac; on peut en voir les imposants enrochements ainsi que les épis de prise d'eau de refroidissement.

De Pickering à Whitby, le littoral se caractérise par des promontoires bas, de deux à sept mètres (de 14 à 23 pieds) de hauteur, où l'on retrouve principalement des quartiers résidentiels à faible densité ou des zones agricoles. Plusieurs ruisseaux alimentent de petites terres humides estuariennes, derrière des plages et des barres de gravier; à Whitby, l'estuaire est depuis longtemps un port commercial dont les épis d'accès coupent la barre de sable et de gravier. De Whitby à Oshawa, le littoral est formé des falaises de

sept mètres (23 pieds) alternant avec le terrain bas des estuaires des ruisseaux, tous bordés par une petite plage. On retrouve essentiellement dans ce secteur des zones résidentielles à faible densité et des plages bordées de chalets.

Du côté est des épis d'accès du Port d'Oshawa, on a gagné du terrain sur le lac par l'aménagement d'une installation d'élimination de matériaux de dragage en milieu fermé. L'Oshawa Second Marsh est une vaste étendue de terres humides estuariennes, à côté de la McLaughlin Bay, plus exposée. À partir du parc provincial de Darlington, le littoral présente des falaises de 12 mètres (40 pieds) de hauteur où se produisent parfois des glissements. La centrale nucléaire de Darlington, bâtie en partie sur du terrain gagné sur le lac, protège une grande longueur du littoral par d'imposants enrochements.

À Raby Head, les falaises atteignent quelque 12 mètres (40 pieds) de hauteur, puis le terrain descend jusqu'à une petite terre humide côtière, juste à l'ouest du bassin d'une grande cimenterie dont les travaux de remblayage, d'une superficie de 32 hectares (79 acres), s'avancent sur 675 mètres (738 verges) dans le lac.

Plus loin à l'est, le littoral est formé d'une série de falaises de 10 mètres (33 pieds) qu'ouvrent des ruisseaux, avec de petits marais estuariens, derrière des flèches de sable et de gravier. À Port Darlington et Bond Head, on a partiellement dragué les estuaires pour l'aménagement de ports de plaisance, et les bandes sont coupées par les épis d'accès. Encore plus loin à l'est, on retrouve le même paysage, avec des falaises pouvant atteindre 20 mètres (66 pieds); si l'on en juge par la végétation de ces escarpements, l'érosion est plus faible. Derrière les falaises, on trouve presque uniquement des terres agricoles.

L'IMPORTANCE DE LA MODIFICATION DU LITTORAL

Dans ses rapports provisoires, la Commission reconnaît que le remblayage et les modifications apportées par l'homme au littoral ont été très profitables pour la région : l'Ontario Place, le Harbourfront et le port de plaisance de Bluffer's, par exemple, construits sur des travaux de remblayage, ont amélioré la vie sociale, culturelle et économique de la population. Par ces projets, et d'autres aménagements, on a augmenté la superficie de terrain disponible, amélioré l'accès public ainsi que les aires d'agrément comme les parcs, les plages et la capacité des ports de plaisance et, dans certains cas, on a étendu l'habitat aquatique et faunique.

Le Tommy Thompson Park, situé sur la flèche de cinq kilomètres (trois milles) qui prend naissance au bas de la rue Leslie, illustre certains des avantages, tant prévus qu'accidentels, que peut présenter le remblayage. Au nombre des avantages prévus à l'origine, mentionnons l'aménagement de grands ports de plaisance et d'installations pour la pratique de la planche à voile, du canot pneumatique, de l'aviron et du canotage, dans les eaux abritées du Outer Harbour, sous le vent de la flèche. Des graminées, des herbacées, des arbustes et des arbres ont naturellement colonisé le secteur : dans cet habitat exceptionnel se trouve toute une variété d'oiseaux et d'animaux, une vie sauvage urbaine d'une richesse étonnante. Les eaux peu profondes du parc sont un refuge pour les poissons lorsque des eaux froides remontent des profondeurs du lac, phénomène destructeur qui se produit périodiquement sur presque toute la côte du lac Ontario. Grâce à cette protection, les populations de perchaudes, de crapets-soleils et de brochets ont rapidement augmenté.

L'accès du public à la zone littorale s'est amélioré avec l'aménagement de promontoires artificiels à Humber Bay East et au Bluffer's Park; là et ailleurs, des milliers de personnes viennent pique-niquer, se promener ou se délasser par d'autres activités récréatives. À cause des épis et d'autres formes de lutte contre l'érosion, il s'est formé près d'Oakville et ailleurs, des plages où la population peut jouir de la vue du lac et profiter du soleil estival. Dans certaines zones comme les Scarborough Bluffs, les mesures mises en oeuvre pour stopper ou ralentir l'érosion ont sauvé des maisons et

des terrains. Le remblayage a également eu des avantages pour le commerce : la création de milliers de nouveaux espaces pour bateaux a favorisé l'industrie de la construction de bateaux et des services connexes. La pêche sportive, et principalement la pêche au saumon en bateau affrété ou en bateau privé à partir des installations de Port Credit, des Bluffers et d'autres nouveaux ports de plaisance, représente des millions de dollars en revenus pour la région. Enfin, on a bâti de grandes copropriétés et d'importantes installations touristiques et commerciales sur du terrain de remblayage.

À tous ces avantages, il s'en ajoute un autre, particulièrement pour le secteur riverain du centre-ville de la communauté urbaine de Toronto : le lac a permis d'éliminer de façon utile et peu coûteuse un imposant volume de terres excavées provenant des chantiers de construction du centre-ville.

Toutefois, ces avantages ont un prix, comme on l'explique dans *Régénération du littoral* :

> Une grande partie des matériaux excavés employés pour le remblayage était contaminée par du plomb, d'autres métaux lourds et des matières organiques qui ont abouti dans les sédiments du lac ainsi que dans la chaîne alimentaire. Ces substances, avec les polluants, beaucoup plus abondants, des stations d'épuration des eaux usées, des égouts pluviaux et des rivières urbaines, ont causé la détérioration de la qualité de l'eau dans la zone littorale. Une grande partie de l'habitat naturel a été endommagée, tant en milieu terrestre qu'en milieu aquatique, à cause des effets conjugués de l'urbanisation, dus notamment au remblayage de terres humides et d'estuaires et à l'installation d'enrochement contre l'érosion, sans oublier les considérables volumes de limon libérés dans les sites de remblayage.

Le lac a permis d'éliminer de façon utile et peu coûteuse un imposant volume de terres excavées provenant des chantiers de construction du centre-ville.

Le Groupe de travail sur la régénération du littoral mis sur pied par la Commission a constaté que, sur le plan environnemental, ce prix était plus élevé que nécessaire, et que parfois il n'était pas compensé par les avantages apparents du remblayage. De ce point de vue, la position du Groupe de travail concorde avec celle des nombreux opposants au remblayage qui se sont présentés aux audiences publiques de la Commission royale.

PROBLÈMES RELIÉS À LA RÉGÉNÉRATION DU LITTORAL

Les effets délétères de la modification du littoral suscitent l'inquiétude à plusieurs points de vue, dont les suivants :

- les effets environnementaux du remblayage et de la lutte contre l'érosion, y compris les effets cumulatifs d'un grand nombre d'activités, la destruction ou la détérioration de l'habitat aquatique et terrestre, l'interruption de la migration du sable, l'élimination des sources de sédiments habituelles par l'installation de carapaces sur le littoral et ailleurs, l'accélération de l'érosion;
- le degré de protection qu'assurent les actuelles directives et procédures de contrôle en matière de remblayage;
- l'absence de normes sur les méthodes de remblayage et sur la conception des travaux.
- l'élimination des matériaux de construction et des matériaux excavés, notamment ceux qui ne sont pas jugés acceptables pour le remblayage;
- l'évolution du paysage économique et l'opportunité de consacrer des fonds publics à la protection de terres privées et publiques au moyen d'enrochements, par comparaison à l'intérêt de faire l'acquisition des terres menacées;

- dans le même esprit que ci-dessus, la construction de promontoires artificiels pour des clubs nautiques privés;
- l'incidence des modifications sur la valeur esthétique du littoral, l'accès au lac, les vues et les activités récréatives.

Ces problèmes devraient être étudiées dans le contexte de l'inquiétude généralisée que suscite la qualité de l'eau du lac Ontario chez ceux qui en boivent et qui s'y baignent. Au chapitre précédent, on a décrit l'état du lac et l'incidence des polluants, certains provenant de sources très éloignées du littoral de la biorégion du Grand Toronto; on a aussi examiné les mesures mises en oeuvre à ce sujet par la Commission mixte internationale, la communauté urbaine de Toronto, dans son plan d'action correctrice, et divers autres groupes.

Il faudra beaucoup de temps pour corriger les problèmes que posent les sédiments contaminés, la surcharge des stations d'épuration des eaux usées et les apports toxiques de la rivière Niagara et d'autres sources. Le remblayage, par contre, est une activité facultative dont les effets polluants peuvent être arrêtés dès maintenant si nous le voulons. Nous avons le choix des méthodes et des matériaux et nous pouvons décider des emplacements où les travaux de remblayages seraient attribués.

Principal problème dans le secteur riverain

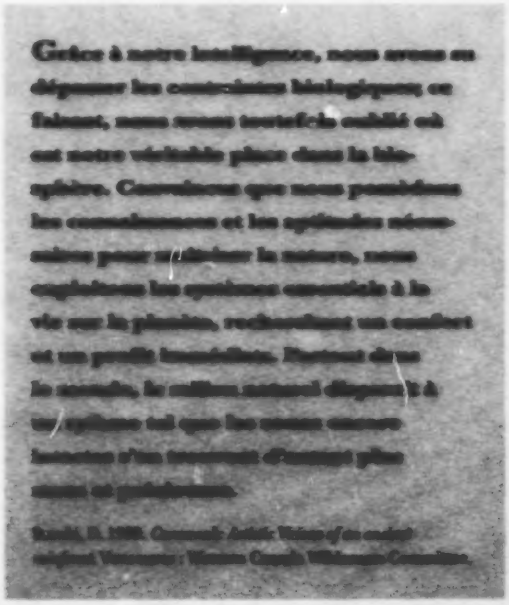
Lors d'un sondage, les résidents interrogés dans la région du Grand Toronto nous déclaré que la pollution est le principale problème dans le secteur riverain.

Source : Environics Poll. 1991.

INCIDENCE DES TRAVAUX DE REMBLAYAGE ET DES MESURES DE LUTTE CONTRE L'ÉROSION

Les promontoires artificiels, des péninsules créées par remblayage pour abriter des ports de plaisance, sont devenus un élément courant du paysage littoral dans la biorégion du Grand Toronto. Leurs effets délétères sur l'environnement s'exercent de quatre façons :

- les matériaux utilisés dans les travaux de remblayage ont contribué à la contamination de l'eau et à l'augmentation de la turbidité;


Grâce à notre intelligence, nous avons su dégager les contraintes biologiques; ce faisant, nous nous sommes [illegible] où est notre véritable place dans la biosphère. Convaincus que nous possédons les connaissances et les aptitudes nécessaires pour améliorer la nature, nous exploitons les systèmes essentiels à la vie sur la planète, redessinant un conflit et un gaspillage [illegible]. Partout dans le monde, le milieu naturel disparaît à un rythme tel que les années [illegible] d'une [illegible] d'aucun plus [illegible] [illegible]

[illegible]

- les structures gênent l'effet de rinçage qu'ont les eaux lacustres sur le littoral;
- le transport du sable dans le secteur riverain est restreint;
- l'habitat aquatique a été détruit.

Sur les chantiers de construction, l'habitat est réduit à cause de la disparition de zones peu profondes où des organismes aquatiques venaient se nourrir et se reproduire; en plus, les travaux ont des effets délétères indirects, car ils entraînent la libération d'une grande quantité de sédiments, qui bloquent la pénétration des rayons solaires et colmatent le fond lacustre. Peu d'espèces aquatiques peuvent prospérer dans un milieu aussi peu éclairé, sur un fond couvert de limon. La lumière est essentielle à la croissance de certaines plantes aquatiques occupant une place fondamentale dans la chaîne trophique. Avec l'augmentation de la turbidité viennent l'altération et la diminution de la vie animale et de la fraye dans une zone qui aurait pu être des plus productives.

Comme les baies et les ports de plaisance créés par la construction de promontoires artificiels peuvent servir de refuge lorsque des eaux froides montent des profondeurs du lac, ce sont des éléments utiles dans l'habitat aquatique. En milieu terrestre, les plantes, les arbustes et les arbres qui ont naturellement colonisé les terrains de remblayage et contribuée à enrayer l'érosion du littoral ont constitué de nouveaux habitats pour toute une variété d'oiseaux et d'animaux sauvages. Ces améliorations seraient toutefois beaucoup plus intéressantes si ces magnifiques sites n'étaient pas aussi pollués.

Les nouveaux promontoires, dont certains s'avancent jusqu'à cinq kilomètres (3 milles) dans le lac, sont un obstacle important sur le parcours des vagues et des courants littoraux. Les sédiments en suspension et les débris flottants sont retenus par ces constructions et vont se déposer non loin, créant divers problèmes de pollution.

Pour lutter contre l'érosion, on place divers matériaux sur le littoral afin de ralentir ou arrêter l'enlèvement du sol sous l'action des vagues. On se sert entre autres de palplanches verticales en acier, de murs de béton, de grosses pierres de taille (enrochement), de gravats et de vieux pneus. La MTRCA a entrepris la mise en oeuvre d'imposantes mesures de protection au pied des Scarborough Bluffs; par ailleurs, on estime que les mesures adoptées par les particuliers et des organismes publics pour lutter contre l'érosion sont d'une envergure telle que 70 p. 100 du littoral est touché de Burlington à Scarborough.

En plus de l'habitat qu'ils détruisent là où ils sont construits, les ouvrages de protection retiennent des sédiments qui iraient normalement, emportés par la dérive littorale, engraisser des plages ou réparer les dommages faits par les tempêtes aux bandes de sable et de gravier, barrières essentielles pour la protection des marais estuariens. Par surcroît, ils peuvent modifier le parcours des vagues et accélérer le travail de l'érosion ailleurs sur le littoral.

Effets cumulatifs

Comme le fait remarquer le Groupe de travail sur la régénération du littoral :

> Il est apparu que bon nombre des grands problèmes du secteur riverain ne sont pas dus à un unique événement désastreux, mais qu'ils résultent plutôt de l'effet cumulatif d'un grand nombre de mesures ou d'interventions. Une part importante de la dégradation du littoral tient au fait que chacun des projets a été considéré isolément du reste du milieu.

Il est compréhensible qu'on soit porté à traiter séparément les projets de remblayage ou de protection, puisqu'ils ne sont pas tous présentés en même temps, que leurs caractéristiques diffèrent, que les emplacements visés sont différents et que la décision ne relève pas des mêmes municipalités ou des mêmes organismes publics. Malgré tout, ils ne sont pas indépendants et, tôt ou tard, leurs effets conjugués dépasseront la capacité biotique du littoral.

L'incidence d'un promontoire artificiel peut être acceptable; mais il existe maintenant huit nouveaux promontoires et l'on projette d'en construire beaucoup d'autres. La circulation de l'eau sera un jour si limitée que cette partie du lac ne sera plus qu'une énorme fosse d'aisances.

Il serait également difficile de prouver qu'un enrochement de protection de 100 mètres (110 verges) pourrait être la cause

Maison au sommet des Scarborough Bluffs

du démaigrissement d'une plage ou de la destruction d'une portion importante de l'habitat aquatique en eau peu profonde. Cependant, lorsqu'il s'agit de 50 000 mètres (31 milles), la situation prend une autre tournure. Selon les estimations, 90 p. 100 de la vie aquatique dépend des eaux peu profondes de la zone côtière, zone qui est détruite par un grand nombre d'ouvrages de protection. La destruction d'aussi grandes étendues se traduit par la diminution des ressources nutritives et par la réduction de la fraye dans le secteur. Comme nous l'avons vu précédemment, la modification du littoral est dommageable pour l'habitat, mais certains avantages compensent partiellement cet effet. À l'évidence, il importe ici de voir ce qu'il faut changer aux pratiques et à la technologie pour que l'effet d'ensemble produit sur l'habitat soit bénéfique.

Conjuguée à d'autres perturbations telles que la pollution et la présence d'espèces étrangères comme la lamproie, la destruction de l'habitat exerce une pression considérable sur la vie aquatique. Le nombre d'espèces de poissons est un indice de l'état de santé d'un écosystème aquatique; dans la zone littorale du Grand Toronto, il a déjà baissé, passant de 50 espèces à environ 25, et, dans certains secteurs, à 11 espèces à peine.

Les effets cumulatifs, c'est-à-dire la somme des pressions s'exerçant dans une période de temps donnée, représentent un facteur complexe, mais important dans l'évaluation de la santé actuelle et future de l'écosystème aquatique de la région.

LE DEGRÉ DE PROTECTION QU'ASSURENT LES ACTUELLES DIRECTIVES ET MESURES DE CONTRÔLE

Les matériaux déversés en eau libre, dans les travaux de remblayage, sont contrôlés suivant un système défini par le ministère de l'Environnement : il s'agit de directives sur la qualité des sédiments où l'on fixe la concentration maximale de divers polluants. Dans la région de la communauté urbaine de Toronto, le système de contrôle est administré pour le ministère de

l'Environnement par la Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority (MTRCA). Cet organisme analyse le sol des grands chantiers de construction et, selon les résultats, accepte ou refuse les matériaux de remblayage qui en proviennent. Par le passé, on échantillonnait les terres à leur arrivée au chantier de remblayage, mais on n'obtenait les résultats de l'analyse que plusieurs jours plus tard. On peut voir dans les registres de la MTRCA que dans certains des matériaux de remblayage utilisés (25 p. 100 en 1989, 15 p. 100 en 1990), les concentrations de contaminants dépassaient les valeurs recommandées dans les directives émises à l'époque par le ministère de l'Environnement.

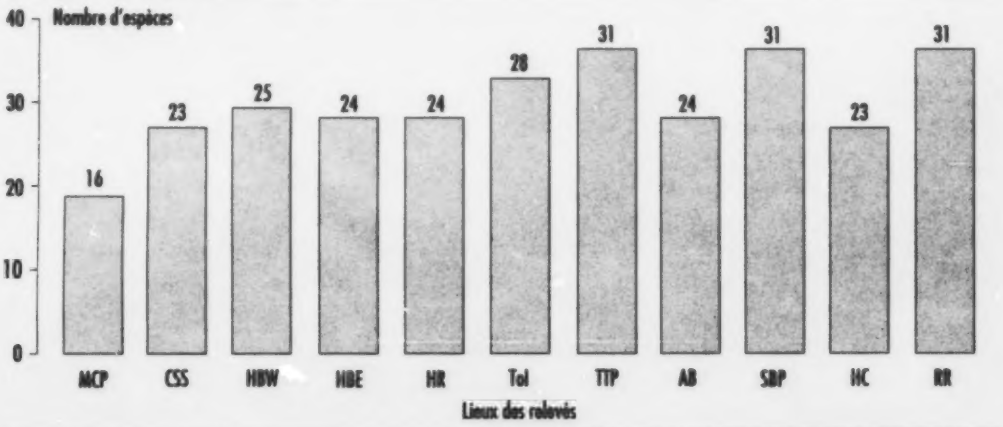
La Commission royale a eu des preuves convaincantes, établies par des études du ministère de l'Environnement, que les substances toxiques présentes dans les sédiments contaminés se retrouvent dans les tissus des plantes et des poissons du milieu environnant. Certains polluants s'accumulent chez les organismes aquatiques par le truchement desquels ils sont introduits, sous forme concentrée, dans la chaîne alimentaire. Ce phénomène a suscité l'inquiétude de la population et des organismes de réglementation.

Les actuelles directives du ministère de l'Environnement sur la qualité des sédiments ont été formulées en 1976; les concentrations nominales jugées sans danger dans les matériaux destinés au remblayage en eau libre on été établies en considération d'un ensemble très restreint de polluants toxiques. Bon nombre de substances toxiques ne sont pas considérées. Récemment, une étude portant sur les contaminants de la liste de 1976 a montré que dans certains cas, la concentration recommandée est supérieure à la «valeur sans effets», c'est-à-dire à la concentration maximale où aucun effet mesurable ne se manifeste chez l'espèce indicatrice. Il ressort de ces faits que les directives de 1976 ne sont plus valables pour la définition des concentrations sans danger.

LES NORMES DE CONSTRUCTION EN GÉNIE MARITIME

Aucune norme ni aucun code ne définit la force des tempêtes que doivent pouvoir supporter

Figure 4.1 Espèces de poissons dénombrées au cours des relevés de 1989 dans le secteur riverain de Toronto



Notes:

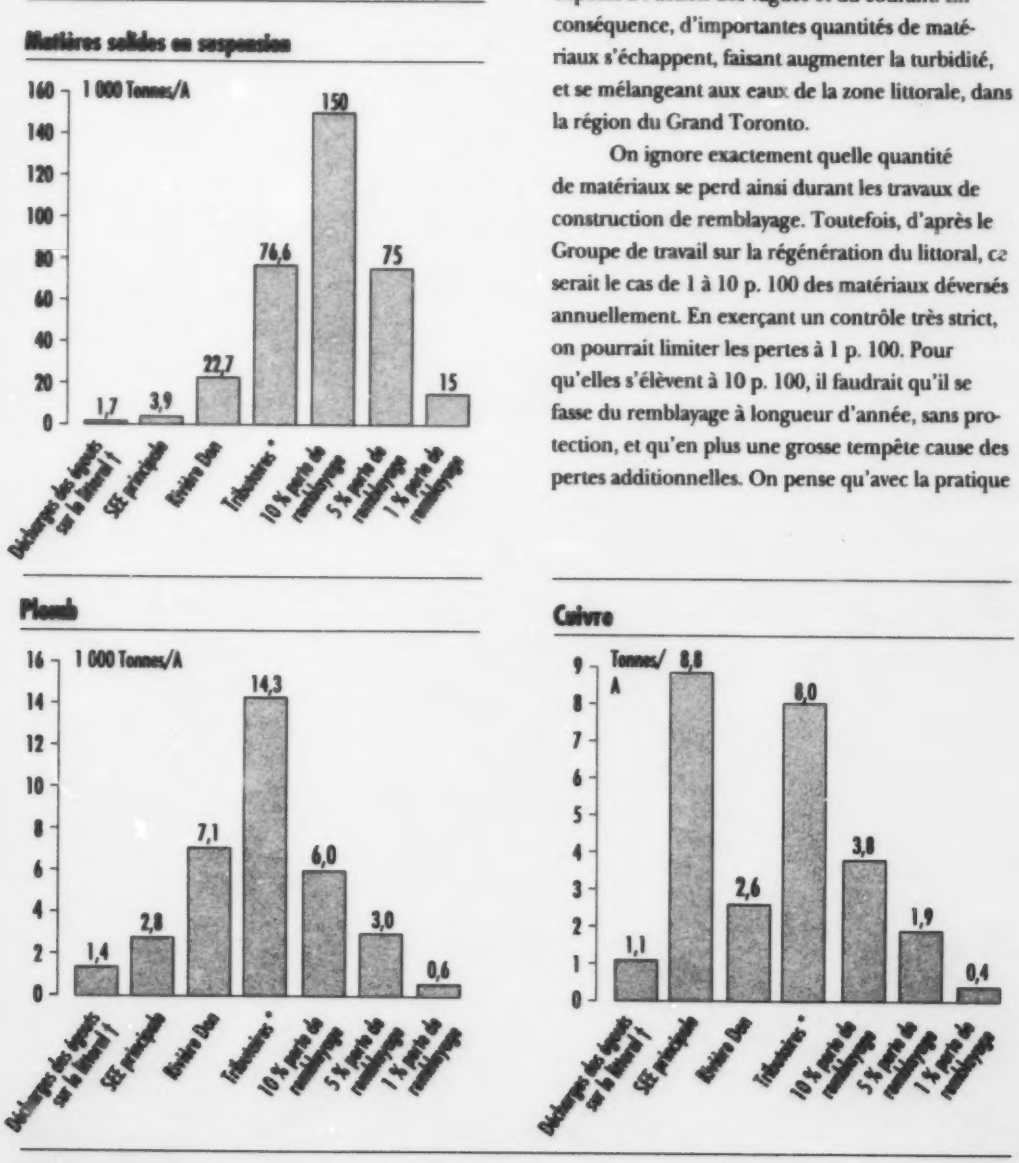
MCP : Marie Curtis Park
CSS : Colonel Samuel Smith
HBW : Humber Bay West
HBE : Humber Bay East
HR : Humber River
Tol : Toronto Islands
TTP : Tommy Thompson Park
AB : Ashbridge's Bay
SBP : Scarborough Bluffer's Park
HC : Highland Creek
RR : Rouge River

Source : Buchanan, I.D. 1991. *Presentation for the Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront.* Maple: Ontario. Ministry of Natural Resources.

les promontoires artificiels, leur hauteur minimale ou même à quels contrôles il faut soumettre les matériaux de remblayage pour éviter la pollution des eaux et l'accroissement de la turbidité. Sans ces normes, il n'est pas étonnant que le coût initial le plus faible puisse devenir le facteur déterminant dans la construction des promontoires. Les exploitants peuvent décharger en eau libre des matériaux mous non retenus et les laisser ainsi, exposés à l'action des vagues et du courant. En conséquence, d'importantes quantités de matériaux s'échappent, faisant augmenter la turbidité, et se mélangeant aux eaux de la zone littorale, dans la région du Grand Toronto.

On ignore exactement quelle quantité de matériaux se perd ainsi durant les travaux de construction de remblayage. Toutefois, d'après le Groupe de travail sur la régénération du littoral, ce serait le cas de 1 à 10 p. 100 des matériaux déversés annuellement. En exerçant un contrôle très strict, on pourrait limiter les pertes à 1 p. 100. Pour qu'elles s'élèvent à 10 p. 100, il faudrait qu'il se fasse du remblayage à longueur d'année, sans protection, et qu'en plus une grosse tempête cause des pertes additionnelles. On pense qu'avec la pratique

Figure 4.2 Sources de polluants dans le secteur riverain de la communauté urbaine de Toronto



Notes :

† Décharges des égouts unitaires et pluviaux dans le littoral du lac Ontario.

* Les tributaires sont ruisseaux Etobicoke, Mimico, Highland, rivières Humber, Don, Rouge.

Source : Metro Toronto Remedial Action Plan, 1988. *Environmental conditions and problem definition*. Toronto : Metro Toronto Remedial Action Plan.

LE CORTÈGE DES MASTODONTES

Chaque matin, un cortège éléphantesque émerge des profondeurs des chantiers de construction du centre-ville de Toronto : des files de camions poussiéreux cahotent péniblement vers la rue, puis s'engagent pesamment dans le dédale des tours à bureaux pour se rendre jusqu'au bord du lac. Avec force grincements de freins et crachotements de moteur, ils traversent bruyamment les intersections, harcelés par les taxis, les messagers à bicyclette et les piétons préoccupés par la journée de travail qui les attend. Ils transportent une lourde charge de moellons et de terre, matériaux excavés de sous les grands immeubles pour l'aménagement sous terre d'un espace de stationnement, d'un passage ou de locaux commerciaux. Leur destination, une péninsule poussiéreuse située près de l'embouchure de la rivière Don.

Au sud des piliers de béton écaillés qui soutiennent la voie rapide vieillissante, ils prennent de la vitesse, s'élançant vers la flèche découverte : alors, comme ils ne sont plus ralentis par le trafic, les feux de circulation ou les piétons, ils parcourent à toute vitesse la longue bande de terre, faisant tourbillonner la poussière et les goélands dans le sillage de leur gros corps massif. Arrivés au bord de l'eau, ils s'arrêtent dans un grincement de freins, puis font demi-tour en attendant de déverser leur charge de roche et de terre. L'un après l'autre, ils s'approchent en cahotant jusqu'à l'eau et, arquant le dos, se déchargent de leur fardeau. La plupart des débris restent sur la berge ou glissent dans l'eau, mais certains dansent à la surface, portés par les vagues du remous, et vont se déposer beaucoup plus loin sur le rivage.

Cette scène se répète plusieurs milliers de fois chaque semaine, soit près de soixante mille fois en une année. Et tandis que les terres s'étendent, le plan d'eau rapetisse, dans un rituel qui se reproduit à un rythme toujours plus rapide depuis une centaine d'années.

actuelle, on est à mi-chemin de ces deux extrêmes. À la figure 4.2, les apports de matières solides en suspension dus au remblayage dans le secteur riverain de la communauté urbaine de Toronto durant une année normale sont présentés comparativement aux autres grandes sources de polluants, dont les cours d'eau tributaires et les stations d'épuration des eaux usées.

Non seulement le remblayage contribue-t-il dans une très grande mesure à l'augmentation de la turbidité de l'eau et de sa teneur en matières en suspension dans la région, mais cet effet s'accentue nettement lorsque les méthodes employées sont telles qu'il peut s'échapper une quantité encore plus importante de matériaux.

Comme une partie des matériaux sont contaminés et qu'il s'en échappe une certaine quantité, le remblayage contribue à la pollution par le cuivre et par le plomb de l'eau de la région. Toutefois, même en supposant des pertes maximales, il se place derrière d'autres sources de pollution (voir figure 4.2).

En résumé, on a constaté à la lumière de nouvelles informations que les actuelles directives sur la qualité des sédiments sont inadéquates : en effet, en raison des lacunes du système de contrôle, il arrive que des matériaux ne satisfaisant pas aux conditions soient malgré tout employés pour le remblayage; en outre, comme aucun code ne régit les méthodes de construction, d'importantes quantités de matériaux de remblayage se retrouvent dans les eaux littorales.

Par surcroît, les travaux de remblayage contribuent indirectement à la pollution du littoral. En effet, sous l'action des vagues, les sédiments et les eaux de la zone côtière se déplacent naturellement le long de la côte lorsque celle-ci n'est pas protégée; comme rien ne les retient, ils se dispersent sur une grande étendue, emportant les contaminants des eaux usées partiellement épurées, des eaux pluviales et d'autres sources. Cependant, si un obstacle se dresse sur le parcours des sédiments, comme le remblai de Humber Bay East, ils sont retenus et s'accumulent; il se forme alors un dépôt

de polluants, souvent caractérisé par des odeurs nauséabondes et des débris flottants.

L'élimination des déchets de construction

On a vu plus haut que le remblayage est un moyen utile et peu coûteux d'éliminer les déchets. On y a eu recours tout particulièrement dans le secteur riverain du centre-ville de Toronto. En effet, le prix des terrains étant extrêmement cher dans ce secteur, il est impensable d'y éliminer les déchets sur place; en outre, l'aménagement de grands espaces de stationnement souterrains nécessite l'excavation d'énormes quantités de terre dans tous les chantiers.

La quantité moyenne de matériaux de remblayage produite annuellement est énorme, mais elle varie d'une année à l'autre selon l'activité du secteur de la construction. Le ministère de l'Environnement a demandé à l'Environmental Applications Limited d'estimer la production de 1984 à l'an 2000 : selon les prévisions, le volume annuel moyen serait de 1 050 tonnes métriques (1 155 tonnes), soit à peu près la charge de 60 000 camions par année.

Comment la ville de Toronto pourra-t-elle éliminer quelque 60 000 charges de camion de déchets si le remblayage est interdit ou limité par des normes plus strictes? Ces matériaux étant relativement contaminés, ils ne peuvent être mélangés à l'eau du lac ou introduits d'une quelque autre manière dans la chaîne alimentaire; toutefois, pour la plus grande part, ils ne nécessitent pas pour autant les mesures antipollution qu'on prend dans les décharges. Pour le ministère de l'Environnement et l'industrie de la construction, il importe avant tout de décider comment classer les matériaux impropres au remblayage et où les éliminer.

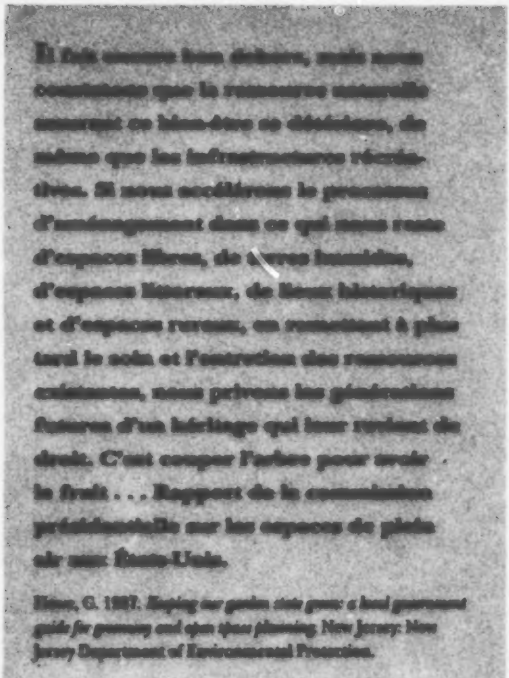
Aspects économiques

Chaque Canadien retire un certain avantage personnel des dépenses de fonds publics : les automobilistes profitent des autoroutes, les piétons, des parcs publics. Toutefois, lorsqu'il s'agit de la modification du littoral, les avantages personnels que procurent les dépenses de fonds publics peuvent devenir un sujet de controverse.

Les promontoires artificiels destinés à protéger des clubs nautiques privés sont un bon exemple : on peut se demander s'il y a lieu de consacrer des fonds publics à l'aménagement de havres servant à des clubs privés qui les entourent de clôtures en interdisant tout accès public. En effet, les parcs publics sont accessibles à tous, mais pour ce qui est des installations des clubs nautiques privés, seuls les membres sont admis.

L'emploi de fonds publics pour la construction de cloisons destinées à protéger des propriétés privées contre l'érosion est également controversé. Il est facile de dire qui profite de ces mesures, mais les conséquences qu'elles peuvent avoir ailleurs sont imprévisibles : quelles

Chantier de construction au centre-ville de Toronto



propriétés se retrouvent encore plus menacées par l'érosion à cause des ouvrages bâtis pour protéger les premières? Quelles plages sont coupées de leurs sources de sable, droit de tout riverain? S'il a consacré des fonds publics à la protection d'une propriété privée, le gouvernement peut-il refuser d'en protéger une autre, à proximité, surtout si l'érosion qui menace celle-ci est liée à la présence de l'ouvrage de défense construit par le gouvernement?

Au lieu de financer la construction de murs de soutènement, on pourrait acheter les terrains menacés, ce qui pourrait se révéler moins coûteux et permettrait d'améliorer l'accès du public au lac. En outre, en étendant la propriété publique dans les terres riveraines menacées, on serait mieux à même de relier les vallées des cours d'eau par des aires naturelles.

La régénération du littoral peut contribuer à la santé économique du secteur riverain de bien des façons : l'attrait d'un plan d'eau propre, sans débris, est un atout pour le tourisme, les congrès et les activités récréatives. Plus le site est attrayant, plus les touristes affluent, ce qui fait d'autant augmenter les ventes dans les commerces des environs. Dans un secteur riverain plus propre, plus verdoyant, la valeur du logement serait rehaussée par l'attrait des lieux. Avec une eau plus propre, un habitat aquatique restauré et des rampes de mise à l'eau de bateaux aménagées sur des terrains de remblayage, l'affrètement de bateaux de plaisance et les services connexes pourraient prendre de l'ampleur. Rappelons toutefois que toutes ces activités économiques dépendent d'une ressource fondamentale : une eau propre et des écosystèmes riverains sains. Il reste à voir comment multiplier les possibilités et élargir le champ d'action.

Aspects esthétiques, accès et activités récréatives

Certaines des questions relatives au littoral se posent mal en termes économiques; elles appartiennent généralement aux grandes catégories des aspects esthétiques, de l'accès et des activités récréatives.

Aspects esthétiques

Les considérations d'ordre esthétique concernent entre autres les points suivants :

- variété de l'aménagement paysager des parcs et des espaces libres publics;
- protection des vues sur le lac;
- incompatibilité de l'aménagement d'un terrain de remblayage ou des lieux situés à proximité;
- détérioration du paysage et dégagement d'odeurs nauséabondes dus à l'accumulation des débris retenus dans les baies;
- protection de certains éléments naturels du paysage littoral tels que les plages et les falaises;
- protection du patrimoine bâti et du patrimoine collectif.

La gestion et l'aménagement paysager, tels qu'ils se pratiquent habituellement dans les terres publiques, limitent l'habitat naturel. En variant l'aménagement paysager, c'est-à-dire en réservant des espaces plantés d'espèces indigènes sauvages, de graminées, de plantes à fleurs, d'arbustes et d'arbres, à côté de parcs

aménagés de façon classique, on peut accroître la diversité de l'habitat et des espèces.

Les vues dégagées donnant sur le lac font partie des plus grands attraits du secteur riverain. Les travaux de remblayage qui auraient pour effet de boucher ces vues ou qui serviraient à la construction de tours sont incompatibles avec la conservation de la valeur esthétique du secteur riverain et représentent l'une des grandes difficultés que pose l'aménagement de ce genre de territoire. Pour protéger les vues donnant sur le lac, il faut porter attention à la hauteur et à l'emplacement des immeubles ainsi qu'à la conception des programmes de plantation d'arbres dans les terres publiques.

Les projets d'aménagement incompatibles, comme l'aménagement d'installations très fréquentées, telles que les espaces de stationnement ou les ports de plaisance, à côté de zones résidentielles paisibles, ou encore des ouvrages qui favorisent l'accumulation de débris ou d'eaux contaminées, peuvent entraîner la dévalorisation des propriétés riveraines publiques et privées. Il faut tenir compte de l'utilisation des terrains adjacents dans la planification de l'aménagement.

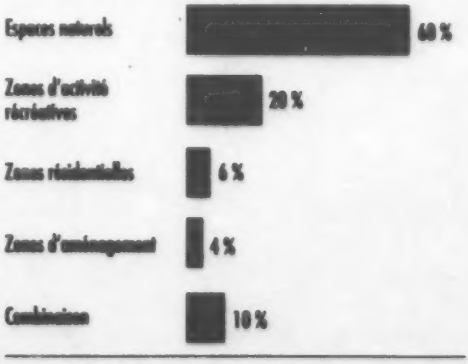
La variété du paysage littoral est l'un des grands attraits de la biorégion. Les pentes abruptes des falaises tels que celles de Scarborough résultent du travail d'érosion que l'eau fait à leur base; c'est à ces falaises que le paysage des lieux doit tout son caractère; or, elles disparaîtront si leur base est protégée contre l'érosion, car avec l'usure normale, elles s'aplaniront peu à peu. Par ailleurs, comme nous l'avons déjà signalé, les enrochements installés au bord de l'eau retiennent les sédiments qui, normalement, seraient emportés en aval où ils iraient engraisser les plages naturelles, si appréciées de la population. Il faut choisir : on ne peut arrêter l'érosion tout en continuant de profiter de ses avantages, pas plus qu'on peut avoir le beurre et l'argent du beurre.

Certaines modifications du littoral peuvent empêcher la population de rester en contact avec le patrimoine bâti ou des éléments du patrimoine collectif. Par exemple, avec le remblayage, l'immeuble des Harbour Commissioners est devenu un simple bâtiment d'arrière-plan, alors qu'autrefois il se dressait au bord de l'eau, remarquable avant-poste de la ville. Le fort York, qui dominait le port, est maintenant caché par quelque 800 mètres (0,5 mille) de terrain remblayé et de constructions; sa raison d'être, son rôle et l'intérêt du site où il a été construit ne sont plus très apparents : le visiteur peut trouver difficile d'y voir l'une des places fortes du Haut-Canada. Profiter des progrès de notre époque sans compromettre nos liens avec le passé est l'un des défis que pose la régénération du littoral.

Accès

L'accessibilité du lac est un facteur d'importance dans l'amélioration de la valeur publique du secteur riverain; il faut toutefois atteindre le but fixé sans léser les propriétaires fonciers et en accordant toute l'attention voulue aux nombreux autres usages auxquels peuvent servir les fonds publics. Il faudrait des mesures spéciales pour la protection de certaines installations publiques et il serait indiqué de réserver d'autres terrains pour en faire des refuges fauniques et des espaces naturels. Les corridors de transport,

Objectifs souhaités dans l'aménagement du secteur riverain



Près de deux tiers des résidents de la région du Grand Toronto interrogés lors d'un sondage ont souhaité voir un plus grand nombre d'espaces naturels dans le secteur riverain.

Source : Environics Poll, 1991.

tels que les voies ferrées et les autoroutes, qui longent le lac, bloquent l'accès à des sites d'activités récréatives. Un lac caché par des murs d'usines ou des clôtures publiques ou privées présente peu d'intérêt pour la population. Il faut trouver le moyen d'aménager un sentier riverain ininterrompu qui passe sur le rivage ou à proximité, avec accès au bord de l'eau à intervalles raisonnables, sans léser les propriétaires des lieux et sans faire de dépenses excessives.

Activités récréatives

De nombreuses activités récréatives, tant passives qu'actives, peuvent se pratiquer au bord de l'eau : parmi les formes actives, mentionnons la bicyclette, la course, la pêche, la navigation de plaisance, le bateau à moteur, la voile, la nage et l'aviron. Quant aux activités moins énergiques, elles comprennent entre autres, les pique-niques, les promenades, l'observation des oiseaux, les bains de soleil, la photographie et le simple plaisir d'observer la vie autour de soi.

Ces passe-temps sont parmi les plus appréciés de la population, mais ils peuvent être concurrentiels, tant entre eux qu'avec d'autres aspects valorisés de l'espace littoral. Par exemple, certains résidents du secteur riverain peuvent être incommodés par le trafic et le bruit qu'entraîne dans leur quartier l'affluence des visiteurs des parcs aquatiques comme celui de Bluffer's, tandis que les ornithologues amateurs verront très mal l'invasion des espaces naturels par les véhic ·les motorisés.

Dans un plan de régénération, le remblayage permet de diversifier les possibilités d'activités récréatives, car le nouveau terrain créé coûte du cinquième au dixième du prix d'achat du terrain existant. Les coûts environnementaux varient selon l'emplacement de l'ouvrage de remblayage et les méthodes de construction employées, mais il faut en tenir compte pour que la comparaison soit juste avec le coût de l'acquisition d'un terrain déjà existant. Dans l'optique de l'écosystème, la planification de l'utilisation du terrain doit permettre d'équilibrer et de répartir les avantages, tout en réduisant le plus possible les incompatibilités, un processus mettant en jeu de nombreux éléments.

Marina Lakefront Promenade, Mississauga

Carte 4.1: Rive nord du lac Ontario

COMMENT LA MODIFICATION DU LITTORAL A-T-ELLE GÉNÉRÉ DES PROBLÈMES?

La Commission royale a reçu amplement de témoignages attestant que les modifications apportées au littoral font partie des causes de la détérioration qui s'y produit. On a aussi apporté des preuves tangibles, à savoir que la modification du littoral peut faire partie de la solution du problème, mais avant de s'engager dans cette voie, il faut trouver les causes fondamentales des difficultés qui se sont posées par le passé.

Collectivement, nous sommes en train de brûler nos vaisseaux, d'agir à l'encontre des meilleurs de nos intérêts. Autant que nous sachions, aucun groupe ni aucun individu ne se donne pour objectif de détruire l'habitat naturel, d'exterminer des espèces animales ou végétales ou de fermer les plages de la biorégion du Grand Toronto. Ces conséquences fâcheuses sont le résultat d'accidents ou de négligences, la suite imprévue de millions de gestes indépendants visant tous un autre but, qu'il s'agisse de protéger un terrain contre l'érosion ou de construire des ports de plaisance ou des parcs pour la population.

Les dommages sont dus à la façon dont on évalue les projets, et notamment ceux qui modifient le littoral : chacun est considéré individuellement, par des personnes ou des organismes qui n'en examinent qu'un aspect, qu'il s'agisse de branchements routiers ou de protection contre l'érosion. On n'en évalue parfois que la faisabilité économique, en se limitant aux aspects locaux, sans guère porter attention aux projets prévus ailleurs. L'absence de responsabilité globale étant le problème le plus grave, le Groupe de travail sur la régénération du littoral a tenté de voir qui est responsable, pour constater que :

> . . . dans la biorégion du Grand Toronto, le littoral du lac Ontario relève de la compétence de onze municipalités, cinq offices de protection, quatre gouvernements régionaux et au moins six ministères provinciaux et fédéraux, sept sociétés de la Couronne et deux commissions portuaires.
>
> En raison de la multitude d'organismes, de gouvernements et de commissions mis en jeu, certains projets, comme la construction d'un quai s'avançant dans le lac, sont scrutés par les trois paliers de gouvernement. De toute évidence, cette multiplicité des compétences donne lieu à un enchevêtrement de règlements plutôt qu'à une conception globale dans l'établissement et la réalisation des objectifs

pour l'aménagement et la protection du littoral.

Il y a tant de paliers de gouvernement, de ministères, de services et d'organismes spéciaux qui interviennent qu'il est difficile de dire qui est responsable.

Il ne faut pas s'étonner, puisqu'il n'y a pas de responsable véritable, qu'aucune stratégie axée sur l'écosystème ne soit appliquée dans l'évaluation des projets ou à l'ensemble du littoral de la biorégion du Grand Toronto. Par surcroît, il est impossible d'évaluer les effets cumulatifs ou complémentaires d'un projet ou d'une série de projets, car la capacité biotique du littoral n'a jamais été évaluée. Des plans guident l'aménagement de certains segments du littoral, mais, comme rien n'est fait pour la réhabilitation globale de l'écosystème, les pertes sont nombreuses tandis que les avantages sont rares.

Les processus littoraux ne peuvent être adéquatement évalués par un municipalité ou un office de protection qui ne considèrent qu'un segment de cellule littorale.

La planification de l'aménagement du littoral comporte une autre lacune : on n'y tient aucun compte des processus littoraux, c'est-à-dire de l'érosion et de l'accumulation de sédiments qui résultent de l'action du vent et des vagues. Sur le plan concret, la cellule littorale peut servir d'unité de base minimum : il s'agit d'une portion du littoral où des obstacles limitent le déplacement des sédiments au point que les apports, comme les pertes, sont minimes. Les obstacles peuvent être naturels, comme les Îles de Toronto, ou artificiels, comme la flèche de la rue Leslie. Étant donné que la migration du sable est confinée à la cellule littorale, celle-ci peut être considérée comme l'unité d'aménagement, même s'il est parfois difficile d'en situer exactement les limites, lesquelles peuvent en outre changer en raison de nouvelles constructions ou de changements physiques qui se produisent dans la zone littorale.

Une portion du littoral où l'ensemble de la migration des sédiments se fait dans une direction peut être vue comme une suite de sous-unités. Dans la biorégion du Grand Toronto, la migration littorale est dirigée vers l'ouest, depuis East Point, à Scarborough, jusqu'à l'entrée du port d'Hamilton. D'East Point à Whitby, la production de matériaux est très réduite et la direction de la migration varie. Enfin, de Whitby au comté Prince Edward, les sédiments migrent généralement vers l'est.

Les processus littoraux ne peuvent être adéquatement évalués par une municipalité ou un office de protection qui ne considèrent qu'un segment de cellule littorale. Par exemple, un promontoire artificiel, situé à Mississauga, peut avoir des effets sur le rivage à Halton en bloquant le passage du sable littoral vers l'ouest. Le même promontoire peut aussi causer la détérioration de la qualité de l'eau prélevée par Mississauga parce qu'il retient les polluants qui migrent vers l'est depuis les rivières et les stations d'épuration des eaux usées de la communauté urbaine de Toronto.

L'emploi d'une ou de plusieurs cellules littorales comme unité de planification n'est pas une idée nouvelle et concorde tout à fait avec la logique d'une démarche axée sur l'écosystème. Constatant les problèmes inhérents à une statégie fragmentée, les trois offices de protection responsables de la cellule littorale de l'est de la biorégion du Grand Toronto ont mené une étude conjointe. En 1990, les ingénieurs-conseils de la Sandwell Swan Woosters Inc. présentaient le *Lake Ontario Shoreline Management Plan* aux offices de protection de la région centrale du lac Ontario, de la région de Ganaraska et de la région de la Lower Trent. Ce plan s'inscrivait dans un cadre logique et souscrivait à une conception globale concernant la gestion des terres menacées et la protection des zones écologiques fragiles. Bon nombre des problèmes se posant dans la biorégion du Grand Toronto y étaient abordés, notamment les politiques de lutte contre l'érosion du littoral et les directives régissant le remblayage et la construction.

En résumé, les dommages qu'a subis le littoral n'ont pas été faits de façon délibérée, mais sont la conséquence imprévue de démarches entreprises selon les objectifs différents. Les ministères provinciaux de l'Environnement et des Richesses naturelles ainsi que le ministère fédéral des Pêches et Océans ont intérêt à protéger le littoral : ils cherchent à en limiter le plus possible la détérioration, mais tout se fait sans coordination, sans plan d'ensemble et sans l'intervention d'un organisme unique qui aurait pour mandat d'améliorer le littoral. Rien n'a été fait pour évaluer la capacité biotique du littoral de façon à ce que les effets cumulatifs soient limités en conséquence, ou pour établir ou veiller à l'application de codes ou de normes de génie maritime. Il ne faut donc pas se surprendre que la plupart des petits changements, s'ajoutant les uns aux autres, aient entraîné la détérioration du milieu naturel et réduit les avantages que les aménagements pouvaient procurer aux résidents et à l'économie de la région.

Pourqoi se préoccuper de la question?

Pour la biorégion du Grand Toronto, un littoral sain est un atout précieux : en effet, le lac, source d'eau potable et lieu de loisir, de repos et de tranquillité à la portée de millions de personnes, est un stimulant exceptionnel pour le commerce, le tourisme et l'économie. C'est un bien précieux qu'il est encore possible de sauver.

À l'est de Scarborough, la plus grande partie du littoral est encore dans un état de bonne santé relative; pour le conserver adéquatement, il faut de la clairvoyance et de la fermeté, mais très peu d'argent. Quant au reste, à l'ouest de Scarborough, il est possible d'en protéger les parties les plus importantes ou de les restaurer.

Il est à prévoir que la population et la densité démographique de la biorégion du Grand Toronto augmenteront considérablement; avec les activités humaines, industrielles et autres, les pressions s'exerçant sur le secteur riverain et sur l'écosystème augmenteront substantiellement. Certains éléments du milieu naturel seront détruits. Devant cette perspective et vu que la détérioration de l'écosystème, déjà amorcée, se poursuit toujours, il faudra bientôt intervenir de façon positive pour conserver les avantages dont nous profitons maintenant.

En quoi le problème consiste-t-il?

Bien qu'il se fasse beaucoup de planification dans le secteur riverain de la biorégion du Grand Toronto, la régénération du littoral proprement dite n'est pas très avancée.

L'un des problèmes vient de ce qu'aucune démarche axée sur l'écosystème coordonnée n'est appliquée à la planification. Les plans d'aménagement municipaux sont habituellement établis en fonction du territoire, sans qu'il y entre de considérations d'ordre écologique : chaque municipalité est donc exposée aux effets des interventions de ses voisins. L'impossibilité de tenir compte des effets environnementaux cumulatifs tient à des raisons de même nature, à savoir, que la planification ne porte que sur une partie de l'écosystème.

C'est au gouvernement provincial qu'échoit la responsabilité de résoudre les questions de planification intermunicipales. Dans certains cas, certains organismes fédéraux interviennent aussi. Comme bon nombre des intervenants ont des objectifs particuliers, par exemple «protéger l'environnement», «augmenter les espaces de logement», «améliorer le transport», ils ne sont pas très portés à unir leurs efforts. Étant donné l'individualité des points de vue, la complexité des problèmes de planification et l'absence d'une concertation quant aux buts, aux objectifs et aux échéances, le plus souvent, l'étude du projet s'éternise et les délais d'échéances se multiplient. Le secteur riverain est au coeur d'un inextricable enchevêtrement administratif.

Que peut-on faire?

La coordination efficace est l'élément qui fait défaut. Il faut un mécanisme pour conjuguer les intérêts particuliers, fixer les buts et les échéances, équilibrer les décisions, négocier des

compromis et, ce faisant, faire éclater le carcan administratif. Constatant ce qui a été fait ailleurs et considérant les données du problème dans la biorégion du Grand Toronto, la Commission a conclu qu'un plan de régénération coordonné permettrait d'instaurer un tel mécanisme.

Pour que la régénération du littoral se concrétise, ce plan devrait comporter les trois éléments suivants :

- un organisme coordonnateur ayant le mandat, la volonté et les compétences nécessaires pour faire participer toutes les parties responsables à la planification et à la mise en oeuvre de la régénération du littoral;
- des buts et des objectifs positifs visant la protection et la régénération du littoral en une démarche coordonnée;
- des contraintes limitant certains aménagements en vue de s'assurer un littoral sain, résistant et productif présentant pour la population un intérêt accru aux points de vue esthétique, social et économique.

L'organisme coordonnateur qui aurait le mandat, la volonté et les compétences nécessaires pour améliorer la situation serait également en mesure de réunir les municipalités et organismes concernés et de faciliter la concertation quant aux buts, principes et échéances du plan formulé pour le secteur. Pour être en mesure de favoriser l'intégration des divers intérêts en jeu, l'organisme coordonnateur doit être, de par son mandat, le principal négociateur du gouvernement provincial dans l'arbitrage des différends.

La biorégion du Grand Toronto profite d'avantages exceptionnels, mais elle n'est pas la seule où le secteur riverain est sous la dépendance d'administrations multiples : aux États-Unis, par exemple, la San Francisco Bay Conservation and Development Commission regroupe 13 comtés et municipalités qui travaillent en collaboration à la protection de la ressource qu'ils administrent ensemble. À plus grande échelle, on peut donner comme exemple la *Coastal Zone Management Act* (CZMA), loi par laquelle le gouvernement américain a imposé des restrictions et instauré des mécanismes incitatifs en vue de la création de partenariats pour la protection des Grands Lacs.

Au Canada, le Plan de gestion de l'estuaire du fleuve Fraser fait intervenir quelque 60 organismes, dont six bandes d'Autochtones, deux commissions portuaires, les gouvernements fédéral et provincial et toutes les municipalités de la région. Dans chacun de ces cas, un organisme coordonnateur est chargé de réunir toutes les parties concernées pour la protection et l'aménagement des ressources du secteur riverain.

Le Groupe de travail sur la régénération du littoral estime que la biorégion du Grand Toronto a besoin d'un organisme de coordination, précisant dans son rapport à la Commission royale que le Waterfront Regeneration Trust dont on recommande la création dans *Un point tournant* pourrait être :

> . . . un précieux véhicule pour la régénération du littoral; il ne favoriserait que les modifications satisfaisant aux critères écologiques et veillerait à ce que les terrains créés demeurent propriété publique dans l'intérêt des générations futures.

CARACTÉRISTIQUES SOUHAITABLES DU PLAN DE RÉGÉNÉRATION DU LITTORAL

Pour protéger et restaurer le littoral conformément aux neuf principes de régénération énoncés au chapitre 1, il faudra imposer des restrictions quant aux sites et aux objectifs d'aménagement. Ces restrictions pourraient être définies par un moyen de contrôle facile à comprendre, comme des cartes où les zones «rouges» représenteraient les secteurs soumis aux restrictions les plus strictes pour leur caractère naturel ou historique, les zones «orange», les secteurs de restrictions moyennes, et les zones «vertes», les secteurs aux conditions les plus souples. Certains secteurs des zones

«rouges», ont une importance telle au point de vue de l'accès public, de la protection ou de l'amélioration de l'habitat, que toute construction, mesure de lutte contre l'érosion ou remblayage y seraient interdits.

Le plan devrait privilégier les initiatives favorisant l'accès, le tourisme, la navigation de plaisance, la marche, la nage, l'observation de la nature, la pêche, la randonnée et l'aménagement de couloirs de verdure. La multiplicité des possibilités à ces divers points de vue peut être très utile pour réduire les incompatibilités d'utilisations et les pressions s'exerçant sur les installations existantes.

Il ne s'agit pas de réaliser tous les objectifs qu'on veut atteindre dans le secteur riverain au point de vue social et commercial et en ce qui a trait au transport : on s'en occupe par d'autres plans et mécanismes, notamment ceux des organismes régionaux et des communautés urbaines. Néanmoins, comme le plan de régénération offrira de nouvelles possibilités de développement social et commercial, il y aurait lieu de l'intégrer aux autres plans.

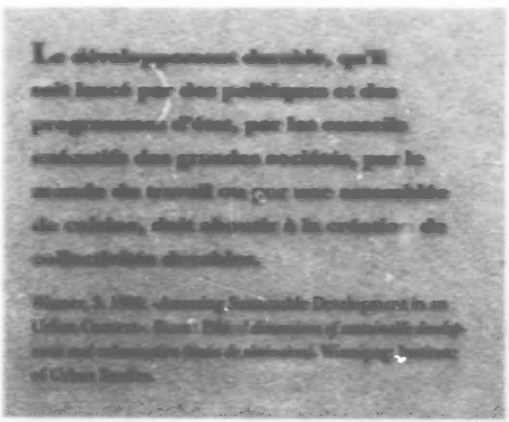
D'autres facteurs peuvent également concourir dans une mesure appréciable à la réussite du plan :

- le classement de l'ensemble du littoral comme zone «rouge», en attendant qu'on ait précisé la délimitation des zones rouges véritables; cette mesure inciterait les parties concernées à participer, à négocier et à arrêter un plan définitif;
- un processus de contrôle et d'approbation efficace et clairement défini (en une seule étape);
- l'application d'une stratégie consultative dans l'élaboration et l'administration du plan et l'instauration de conditions permettant à la population de prendre régulièrement connaissance de la situation et de donner son point de vue;
- l'affectation de ressources adéquates aux organismes chargés d'élaborer le plan et de le mettre en oeuvre;
- le pouvoir nécessaire pour assurer la protection des zones naturelles et pour faire respecter les restrictions imposées conformément au plan.

La délimitation des zones est un aspect important du plan. Une démarche axée sur l'écosystème sous-entend que l'écosystème est la base du cadre de planification. En milieu terrestre, c'est normalement le bassin versant qui sert d'unité de base. Dans le cas du secteur riverain, une grande cellule littorale, ou un ensemble de cellules, constituerait une unité raisonnable. Comme la délimitation de ces cellules est incertaine dans le secteur riverain du Grand Toronto, la définition de la cellule littorale devrait être prioritaire dans l'élaboration du plan. La densité démographique et l'urbanisation peuvent aussi être des raisons d'accorder la priorité à certaines zones. Un plan s'appliquant à la zone allant du port d'Hamilton à la rivière Trent engloberait, dans un important ensemble de cellules littorales, toute la biorégion du Grand Toronto, ainsi qu'un secteur où une pression appréciable s'exerce en faveur du changement.

MISE EN OEUVRE DU PLAN

Les recommandations énoncées ci-après portent sur la mise en oeuvre du plan de régénération du littoral et sur les mesures à prendre concernant les problèmes qui pourraient en compromettre l'efficacité.



La collaboration de tous les paliers de gouvernement est essentielle à la mise en oeuvre du plan de régénération du littoral. Ce partenariat, où l'on tient compte des contraintes tout en faisant intervenir des facteurs incitatifs, mais sans réduire le pouvoir ou les responsabilités, est la façon la plus efficace d'aborder l'élaboration du plan d'aménagement du secteur riverain.

La réussite du plan dépend de l'effet incitatif du processus établi pour sauvegarder les valeurs écologiques et publiques et simplifier les formalités d'approbation. Il s'agit de voir si le cadre de planification fondé sur l'écosystème décrit au chapitre 2 peut servir de modèle. Après s'être assurés de la rigueur du processus de planification écosystémique, les organismes fédéraux et ontariens responsables des approbations devraient être en mesure de coopérer en considération des échéances fixées. Par exemple, les projets satisfaisant aux conditions du plan pourrait faire l'objet de «crédits» en vue de la réalisation des évaluations environnementales jugées nécessaires.

En outre, il faut que des avantages et des facteurs incitatifs soient associés à la négociation et à la mise en oeuvre du plan d'aménagement du littoral. Pour les municipalités et les offices de protection, le meilleur facteur incitatif serait la disparition de l'imbroglio administratif et l'avancement sûr et régulier, grâce aux organismes provinciaux, des plans et projets conformes au plan général adopté.

Recommendation

25. La Commission royale recommande que la province de l'Ontario veille à ce que soit préparé un plan de protection et de régénération du littoral de la biorégion du Grand Toronto, suivant une démarche axée sur l'écosystème. Ce plan doit être élaboré avec la pleine participation des ministères concernés aux gouvernements fédéral et ontarien, des administrations des régions concernées, des municipalités et des offices de protection locaux, des groupes non gouvernementaux concernés et de la population. Il devrait mettre l'accent sur les points suivants :

La pêche dans le brouillard à Darlington (Ontario)

- protection des zones naturelles existantes;
- réhabilitation des zones détériorées;
- instauration d'un mécanisme permettant de tenir compte des effets environnementaux cumulatifs;
- amélioration de l'accès et des possibilités récréatives.

Dans le plan d'aménagement d'une zone donnée, il faut mettre à profit la connaissance des lieux que possèdent les résidents; ainsi, avant que le plan soit mis en branle, il faut donner aux groupes et aux particuliers intéressés la possibilité de faire connaître leur point de vue, voire de suggérer des améliorations, sur les mesures que la Commission royale et ses groupes de travail proposent. Avec une telle participation, le processus de planification peut se poursuivre, soutenu par la confiance et l'attention de la population.

RECOMMENDATION

26. La Commission royale recommande que, dès que possible dans le cours du processus, le gouvernement provincial consulte la population, notamment par des audiences publiques, afin de permettre aux parties intéressées et au public de donner leur opinion sur les recommandations touchant la régénération du littoral formulées dans les documents de la Commission intitulés *Un point tournant* et *Régénération du littoral*, ainsi que dans son rapport final.

Il est important d'empêcher la construction de nouveaux grands projets tant qu'aucun plan d'aménagement du littoral n'aura été arrêté, car ils pourraient causer des torts inutiles et aboutir à l'exclusion d'options ultérieures avantageuses.

RECOMMENDATION

27. La Commission royale recommande que le gouvernement provincial impose un moratoire concernant l'approbation de tous les nouveaux projets de remblayage et de lutte contre l'érosion, jusqu'à ce qu'un Plan de régénération du littoral soit arrêté.

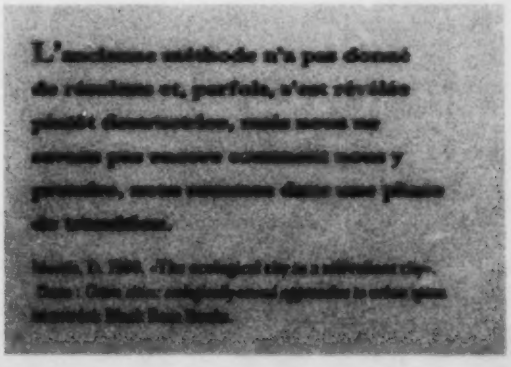
Malgré le besoin d'un moratoire, il peut se présenter de petits projets n'ayant aucune conséquence concrète sur le plan ou des projets de démonstration qui apporteraient des connaissances utiles et présenteraient certains autres avantages sans compromettre l'intégrité du plan. Pour éliminer l'incertitude dans ces cas, il faudrait établir dès que possible les critères définissant les «petits» projets et les projets «de démonstration».

RECOMMENDATION

28. La Commission royale recommande l'élaboration de critères, de normes de rendement et de procédures au sujet des petits projets et des projets de démonstration dont la réalisation ne compromettrait pas l'intégrité du plan de régénération du littoral.

EN ATTENDANT QUE LE PLAN DE RÉGÉNÉRATION DU LITTORAL SOIT ARRÊTÉ

Pour assurer la santé à long terme du secteur riverain, il est essentiel d'avoir un plan d'aménagement efficace et bien administré. Or, l'élaboration et la ratification d'un tel plan peuvent



Dans notre monde, les forces sociales, économiques et écologiques qui président à la destinée de la ville sont unies par des liens inextricables. Or, ni nos institutions publiques, ni la structure de nos systèmes gouvernementaux ne reflètent cette réalité, ni d'ailleurs la logique des systèmes interdépendants qu'ils représentent pourtant.

Jacobs, P. 1991. *Sustainable urban development.* Montréal: Third Summit of the World's Cities.

prendre plusieurs années, mais certaines questions doivent être traitées sans délai. Il serait indiqué que le ministère de l'Environnement prépare de nouvelles normes de qualité concernant le déversement des sédiments en eau libre ainsi que des normes de construction applicables au remblayage; ces normes s'appliqueraient aux travaux en cours de réalisation ainsi qu'aux petits projets et aux projets de démonstration. En outre, on pourrait continuer de chercher de nouvelles décharges pour les déchets de construction et commencer le travail en vue de la création de couloirs de verdure et d'un sentier riverain.

Le remblayage est une activité facultative et puisqu'on sait maintenant qu'il existe un lien entre la présence de polluants dans les sédiments et la contamination des plantes et des poissons de la chaîne alimentaire aquatique, il semble raisonnable d'éviter d'ajouter, sciemment et délibérément, d'autres substances nuisibles dans un lac dont nous buvons l'eau et où nous nous baignons.

Recommendation

29. La Commission royale recommande que le gouvernement provincial adopte de nouvelles directives sur la qualité des sédiments déversés en eau libre; il faudrait formuler ces directives en considération des dernières connaissances scientifiques recueillies sur la question et fixer des concentrations limites de contaminants de manière à assurer la protection des écosystèmes aquatiques.

L'instauration de normes adéquates concernant les sédiments est le point de départ de la protection de la qualité de l'eau du secteur riverain. Vient ensuite l'étape suivante, tout aussi importante, soit la mise en application de ces normes par un système d'assurance de la qualité. Cet aspect est essentiel, d'autant plus qu'on sait que, d'après les informations dont dispose la Commission, de 15 à 25 p. 100 des matériaux de remblayage utilisés par le passé ne satisfaisaient pas aux normes de qualité de l'époque.

Recommendation

30. La Commission royale recommande que le ministère de l'Environnement de l'Ontario et la Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority révisent le système d'assurance qui sert à surveiller et à vérifier la qualité des matériaux destinés au remblayage et apportent toutes les modifications nécessaires pour en améliorer l'efficacité.

Plusieurs normes et codes régissent la construction des bâtiments, mais rien ne s'applique aux énormes travaux de remblayage qui peuvent pourtant comporter d'importantes quantités de sédiments contaminés. Étant donné qu'il y a en Ontario des ingénieurs et des sociétés d'ingénieurs de renom dont la réputation est internationale, il est clair que nous possédons l'expertise nécessaire pour établir des normes et des pratiques adéquates assurant la sécurité publique et la protection du milieu naturel.

Recommendation

31. La Commission royale recommande que les gouvernements fédéral et provincial consultent les ingénieurs, les universitaires et les experts en génie maritime qualifiés au

sujet de l'élaboration de codes et de normes pratiques applicables aux travaux de remblayage et de lutte contre l'érosion du littoral. Il pourrait s'agir notamment de normes concernant les variations du niveau de l'eau, la force des tempêtes, les pertes de matériaux de remblayage jugées acceptables, la turbidité, ainsi que tous les autres aspects pertinents concernant la sécurité et la propriété publiques et l'habitat aquatique.

Dès que le ministère de l'Environnement mettra en application de nouvelles directives, plus strictes, concernant les sédiments, une importante quantité de matériaux légèrement contaminés deviendra inacceptable pour le remblayage. On ignore exactement quel sera le volume ainsi rejeté, mais selon les estimations, il pourrait s'agir d'au moins la moitié des matériaux actuellement acceptés; ainsi, lorsque la récession sera terminée et que la construction aura repris, il pourrait être nécessaire de trouver de nouveaux sites pour éliminer jusqu'à 1 000 charges de camion de matériaux inacceptables par semaine. Par le passé, ces matériaux étaient déposés à la flèche de la rue Leslie à moins de 100 $ la charge. Même au tarif actuel (plus de 1 000 $ la charge), ils seraient difficilement acceptés dans les décharges, la capacité de ces dernières étant limitée. Par surcroît, la plus grande partie de ces matériaux n'est pas suffisamment contaminée pour nécessiter le déversement en décharge contrôlée autorisée. De toute évidence, il faut une autre solution.

Recommendation

32. La Commission royale recommande que le ministère de l'Environnement crée une nouvelle catégorie de matériaux de remblayage «d'usage restreint» pour les terres excavées impropres au déversement en eau libre, mais ne nécessitant pas les mesures prévues dans les décharges. De plus, le ministère de l'Environnement devrait soutenir activement la recherche de sites d'élimination adéquats et les procédures d'autorisation les concernant.

Le concept classique des trois R, réduire, réutiliser et recycler, s'applique à tous les types de déchets, y compris les terres excavées des chantiers de construction.

Dans le cas des espaces de stationnement, pour réduire la quantité de terres excavées, on peut construire des garages au lieu de faire des aménagements souterrains, diminuer le nombre d'espaces de stationnement sous les immeubles et augmenter la capacité des transports en commun. Les terres excavées des espaces de stationnement souterrains sont les matériaux le plus souvent employés pour le remblayage.

D'autres facteurs seront déterminants dans les décisions concernant les espaces de stationnement : ce sont notamment des questions d'esthétique, de sûreté et de sécurité ainsi que des considérations relatives à la valeur très élevée de la propriété foncière au centre-ville. Cependant, étant donné que l'excavation représente généralement moins de 5 p. 100 du coût d'un immeuble et que, par comparaison à ce que coûte un ajout au système de transport en commun, le coût de l'élimination des matériaux en décharge est minime, même avec l'inflation récente, il est peu probable que la demande d'espaces de stationnement souterrains baisse rapidement.

Dans certains cas, le recyclage est un débouché pratique pour les briques et les fragments de béton, mais ce genre de matériaux ne représente qu'une petite partie de l'ensemble des déchets de construction.

La réutilisation offre des possibilités très intéressantes. Si l'on considère les matériaux à réutiliser comme une ressource exploitable plutôt que comme un problème, on peut leur trouver des débouchés intéressants. Par exemple, on pourrait en utiliser une petite portion sur les lieux mêmes, pour donner du relief et de la texture à l'aménagement paysager, ou s'en servir ailleurs pour aménager des levées de terre d'isolation phonique et des pentes de glissade ou de ski. À plus grande échelle encore, des millions

de mètres cubes pourraient être employés pour l'exhaussement des terrains industriels en réaménagement dans le centre-ville, tels que les terrains ferroviaires, le secteur industriel portuaire, le Garrison Common et l'Ataratiri.

D'après les informations que possède la Commission, s'il est possible d'isoler correctement le sous-sol contaminé, d'importantes quantités de matériaux pourraient ainsi être réutilisées. Entre autres avantages, on pourrait exhausser certains terrains au-dessus du niveau de la plaine inondable de la rivière Don, aménager des pentes et des reliefs pour agrémenter le paysage, «cacher» les voies rapides et les voies ferrées dans les nouveaux ravins et améliorer l'isolation phonique et le drainage naturel du sol en général. On estime que jusqu'à 12 millions de mètres cubes (15 millions de verges cubes) provenant du centre-ville de Toronto pourraient ainsi trouver un autre débouché que le déversement en décharge; ce volume est en fait supérieur à la production de terres excavées qu'on prévoit pour les dix prochaines années.

Recommendation

33. La Commission royale recommande que la possibilité d'utiliser des terres excavées soit examinée dans le cadre des plans et des projets de réaménagement des terrains du centre-ville de Toronto tels que ceux du Garrison Common, des terrains ferroviaires, du secteur industriel portuaire et d'Ataratiri.

Couloir de verdure et sentier riverain

L'aménagement d'un couloir de verdure et d'un sentier riverain devrait faire partie du plan de régénération du littoral, mais il n'y a aucune raison d'attendre que le plan soit arrêté pour encourager les initiatives qui favorisent la régénération de la partie terrestre du littoral et qui la rendent plus accessible. Le sentier riverain existe déjà en partie et l'on a entrepris des travaux de prolongement. Quant au concept des couloirs de verdure, il peut être utile pour la constitution d'un réseau d'espaces naturels qui favoriseraient l'implantation d'un plus grand nombre d'espèces dans le secteur riverain. Les couloirs de verdure et les aménagements visant la régénération du littoral sont des plus complémentaires. (Au chapitre suivant, on examine en détail le concept du couloir de verdure).

Recommendation

34. La Commission royale recommande que le couloir de verdure et le sentier riverain soient intégrés au plan de régénération de la biorégion du Grand Toronto; elle recommande également que les travaux soient entrepris pendant que le plan est en préparation, à condition qu'ils ne compromettent pas l'intégrité du plan.

Chapitre 5 : Les couloirs de verdure

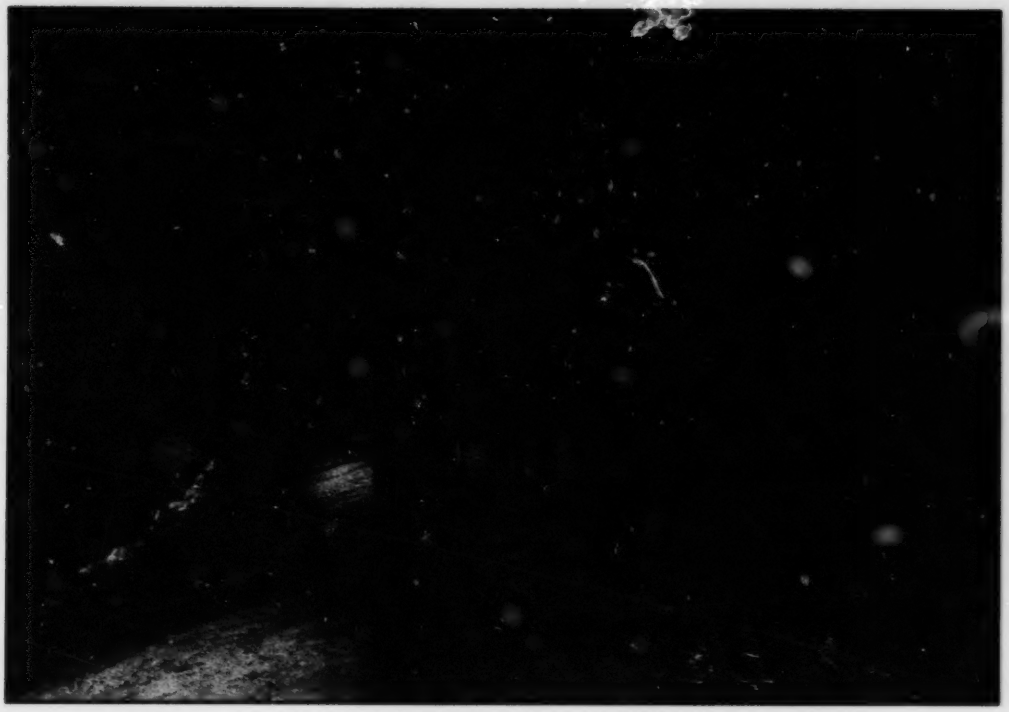
Au cours des prochaines années, les villes deviendront de plus en plus peuplées : selon les urbanistes, la population de la région du Grand Toronto passera de quatre millions à près de six millions d'habitants dans une trentaine d'années. Le développement intra-urbain s'intensifiera malgré l'expansion continue de la zone périurbaine. Nous consacrerons plus de 75 milliards de dollars à la construction de nouvelles routes, d'égouts, de stations d'épuration d'eau, d'écoles, d'hôpitaux et d'autres types d'infrastructure, dans le seul but de répondre à la demande. En raison des pressions incessantes exercées par l'urbanisation, il deviendra de plus en plus difficile de trouver une oasis de tranquillité, un cours d'eau limpide, un sentier aménagé entre les arbres.

L'habitat humain n'est pas le seul en péril : un danger encore plus grave menace la richesse végétale et animale qui caractérise notre biorégion. Ainsi, parmi les 1 400 espèces de plantes sauvages de la biorégion, 140 sont déjà confinées à un seul endroit connu. Plus de 100 espèces sauvages sont classées parmi les espèces rares dans la province. Les eaux fraîches et pures qui prennent leur source dans la Oak Ridges Moraine et abritent l'aristocrate touladi sont polluées lorsqu'elles atteignent le secteur riverain.

Façonner l'avenir de manière à répondre aux besoins d'une population humaine sans cesse croissante et d'un écosystème fragile représente un défi de taille. L'aménagement de couloirs de verdure constitue l'un des moyens les plus prometteurs à cet égard : un réseau d'espaces verts protégés, aménagé en milieu urbain et qui se ramifie jusque dans les campagnes. Les couloirs de verdure ne sont pas l'expression d'un antagonisme entre l'être humain et la nature : ils servent plutôt à satisfaire les besoins des deux, protégeant la qualité du milieu naturel et procurant des aires de loisirs et de détente à proximité du domicile.

L'idée sous-jacente à l'aménagement de couloirs de verdure est très simple : il s'agit de relier les espaces verts existants de manière à créer des couloirs continus et d'accroître ainsi leur utilité pour l'être humain et la faune. L'aménagement d'un réseau de couloirs de verdure est conforme aux neuf principes mis de l'avant par la Commission dans son rapport intérimaire intitulé *Un point tournant* (1990) et qui se résument ainsi : le secteur riverain doit être propre, vert, utilisable, diversifié, ouvert, accessible, continu, abordable et attrayant.

Cette idée gagne en popularité en partie parce que les ressources financières sont insuffisantes pour acquérir des terres et créer des parcs traditionnels. De plus, les vastes étendues de paysage naturel à proximité de la mosaïque urbaine deviennent de plus en plus rares et hors de prix. Les couloirs de verdure offrent



Le secteur riverain d'Oakville

d'excellentes possibilités récréatives ainsi que des avantages écologiques indéniables, à un coût beaucoup plus abordable.

L'étude de l'importance des couloirs de verdure dans la biorégion se fonde sur des documents déjà existants publiés par la Commission et d'autres organismes. Dans *Un point tournant*, la Commission propose d'aménager un sentier riverain qui serait relié aux sentiers qui remontent les vallées fluviales jusqu'à la Oak Ridges Moraine. Le réseau s'enfilerait dans des couloirs de verdure et constituerait en quelque sorte un «quadrillage de verdure dans le Grand Toronto et rendrait les espaces verts publics beaucoup plus attrayants et accessibles». La Commission a également souligné la nécessité d'accorder une attention spéciale aux corridors écologiques, en particulier le long des vallées fluviales qui croisent les zones urbaines.

En réponse aux recommandations de la Commission, la ministre ontarienne de l'Environnement, l'honorable Ruth Grier, a approuvé l'idée d'un sentier riverain et a affirmé qu'il

> deviendrait le couloir de verdure qui relierait le Grand Toronto, de Burlington à Newcastle, . . . soit le secteur le plus fréquenté en bordure des rives . . . de manière bien plus adéquate qu'une bande d'asphalte de quatre pieds de large.

Plus tard, le gouvernement de l'Ontario a parrainé une étude des tracés optimaux provisoires à l'extérieur du Grand Toronto, publiée en avril 1991 et intitulée *The Waterfront Trail: First Steps from Concept to Reality* (Reid, *et al.*, 1991). Le rapport confirme la faisabilité d'un réseau de sentiers et souligne qu'un sentier riverain relierait quelque 34 grands parcs, 74 petits parcs et promenades riverains, 40 habitats naturels d'importance et 25 ports de plaisance. Il appuie le concept selon lequel le secteur riverain constitue un couloir de verdure et recommande l'acquisition de huit nouveaux

«îlots verts» et l'aménagement d'un corridor d'espaces verts.

Une nouvelle association de citoyens, Citizens for a Lakeshore Greenway (CFLAG), a été créée en juin 1991 et appuie l'idée du sentier riverain. De toute évidence, ses membres estiment eux aussi que l'aménagement d'un couloir continu le long du secteur riverain est «plus souhaitable qu'une bande d'asphalte de quatre pieds de largeur».

La popularité grandissante des couloirs de verdure a incité la Commission à procéder à un examen plus approfondi de ce concept et de son application à la planification écosystémique. C'est ainsi que nous avons constaté que ce concept gagnait rapidement en popularité partout en Amérique du Nord et offrait un énorme potentiel d'application dans la biorégion et en Ontario. L'expression «couloir de verdure» est relativement récente, même si les notions qu'elle véhicule sont connues depuis un certain temps. La première utilisation moderne, dans les années 1960, est attribuée à l'urbaniste et auteur William H. Whyte. Elle désigne un réseau de couloirs linéaires d'espaces verts protégés, géré à des fins de conservation et de loisirs.

L'idée sous-jacente aux couloirs de verdure est d'établir des liens — non seulement entre les aires de loisirs grâce aux sentiers, mais entre les habitats fauniques, les collectivités humaines, les villes et les campagnes, l'être humain et la nature. L'idée sous-jacente aux couloirs de verdure est d'établir des liens — non seulement entre les aires de loisirs grâce aux sentiers, mais entre les habitats fauniques, les collectivités humaines, les villes et les campagnes, l'être humain et la nature.

L'accent mis sur l'établissement de liens va à l'encontre de la conception traditionnelle de la conservation des espaces verts et des aires naturelles qui encourage l'acquisition de parcs boisés, grands ou petits, parc, souvent isolés dans une mer d'activités d'aménagement. Ces parcs sont d'une importance cruciale pour la conservation de l'habitat et les activités récréatives, mais leur valeur pourrait augmenter considérablement s'ils étaient reliés entre eux. En fait, les aires naturelles et les parcs existants de la biorégion du Grand Toronto constituent les éléments essentiels d'un réseau de couloirs de verdure. Ces parcelles, ou «espaces verts» comprennent des terres humides et des lots boisés, des régions écologiques fragiles et des régions d'intérêt naturel et scientifique (ANSI).

Il est important de connaître tous les aspects des couloirs de verdure, mais il est tout aussi important de savoir en quoi les couloirs de verdure diffèrent des réseaux de sentiers avec lesquels ils sont souvent confondus. L'emprise de sentier peut être un peu plus large qu'un trottoir, mais un couloir de verdure est un corridor continu de végétation naturelle et d'espaces verts. La largeur des couloirs de verdure peut varier considérablement d'un couloir à l'autre, selon les possibilités du paysage et les caractéristiques du paysage naturel, mais ces éléments écologiques sont toujours présents. Un sentier fait habituellement partie, mais pas toujours, d'un couloir de verdure. Dans les régions écologiques fragiles, ou sur les terres privées traversées par un couloir de verdure, l'aménagement d'un sentier continu peut s'avérer irréalisable.

L'idée sous-jacente aux couloirs de verdure est d'établir des liens — non seulement entre les aires de loisirs grâce aux sentiers, mais entre les habitats fauniques, les collectivités humaines, les villes et les campagnes, l'être humain et la nature.

À l'heure actuelle, la plupart des couloirs de verdure sont aménagés dans des villes américaines ou à proximité de celles-ci, mais l'Ontario en possède plusieurs exemples. L'un des plus connus longe l'escarpement de Niagara, accident du relief qui sillonne le sud de l'Ontario sur 725 kilomètres (450 milles), entre les chutes Niagara et la péninsule Bruce. En vertu de la *Loi sur la planification et l'aménagement de l'escarpement*

La linéarité représente l'élément commun des couloirs de verdure — ces derniers sont tous ni plus ni moins des corridors. Ils mènent tous quelque part.

Maryland Greenways Commission. 1990. *Maryland greenways . . . a naturally better idea.* Annapolis: Maryland Greenways Commission.

de Niagara, une Commission spéciale est chargée de maintenir l'intégrité écologique de l'escarpement et de ses environs.

La Commission de l'escarpement de Niagara (NEC) administre un plan fondé sur l'environnement qui limite les activités d'aménagement des terres privées à celles qui sont conformes à la protection des attraits écologiques, récréatifs et esthétiques de l'escarpement. Un réseau de plus de 100 parcs publics est complété par les couloirs du sentier Bruce aménagé par une association privée. Chaque année, plus de 1,3 million de visiteurs utilisent le sentier Bruce, dont 50 000 passent la nuit dans la région. À mesure que le développement se poursuit sur les terres adjacentes au couloir de l'escarpement, le réseau de couloirs de verdure et les espaces libres prennent de la valeur.

Un deuxième couloir de verdure est le résultat de travaux effectués dans la ville d'Ottawa et ses environs par la Commission de la capitale nationale (CCN) qui s'occupe depuis plusieurs décennies d'aménager des ceintures vertes ainsi que des pistes cyclables et des sentiers pédestres interreliés. Le réseau de sentiers comprend des rocades le long de la ceinture verte de la ville d'Ottawa, dans le parc de la Gatineau et en bordure de quatre grands cours d'eau. Le réseau s'étend actuellement sur 130 kilomètres (78 milles) et présente une variété de surfaces. En outre, il est très utilisé à longueur d'année. L'aménagement du réseau de la CCN a nécessité une planification centrale très bien structurée ainsi que d'énormes dépenses publiques; les résultats obtenus contribuent fortement à la qualité de vie élevée dans la région d'Ottawa-Hull.

Aux États-Unis, plus de 500 couloirs de verdure ont été aménagés. Nombre d'entre eux s'étendent sur de courtes distances. Toutefois, les sentiers Bay Trail et Ridge Trail qui entourent la ville de San Francisco sont de grands couloirs de verdure jumelés dont chacun mesure environ 640 kilomètres (398 milles) de long. Le couloir de verdure Bay Trail a été aménagé par l'Association of Bay Governments, avec l'aide financière de nombreuses sources privées et publiques. La planification et l'exécution du Ridge Trail ont été confiées à un conseil spécial formé de groupes de citoyens, de municipalités et d'organismes divers. Les municipalités qui longent le sentier assurent le financement de leurs tronçons respectifs, grâce à des subventions et des dons du secteur privé.

Un partenariat semblable entre les secteurs public et privé a été établi dans l'État de l'Orégon afin de parrainer l'aménagement du couloir de verdure Willamette River Greenway qui traverse neuf comtés et 19 municipalités. En vertu de la State Greenway Law, les autorités municipales doivent adopter des plans et des décrets pour protéger les terres situées à l'intérieur des couloirs de verdure et gérer celles qui relèvent de leurs compétences.

Certaines municipalités ont créé des comités consultatifs sur les couloirs de verdure, composés de citoyens locaux qui fournissent des conseils et recueillent l'opinion de leurs concitoyens et de groupes d'intérêt spéciaux.

On peut tirer une importance leçon de l'expérience américaine : le succès des couloirs de verdure n'est pas dû à l'injection de sommes considérables prélevées à même le trésor public, mais plutôt à une idée très nette des possibilités qu'ils offrent et à un fort engagement individuel et collectif. L'aménagement d'un couloir de verdure peut faire naître un vif sentiment de fierté et d'accomplissement au sein d'une collectivité et aider la population locale à avoir une idée plus précise du type

d'environnement qu'elle veut léguer aux générations futures.

Les avantages des couloirs de verdure

Les couloirs de verdure ne sont pas un concept nouveau, mais ils restent néanmoins à l'avant-garde de la pensée écologique et économique. Ils comportent de nombreux avantages et véhiculent différentes valeurs. Pris individuellement, ils ne présentent pas tous les avantages décrits dans ce chapitre. Mais, à l'échelle régionale et dans un réseau interrelié, les couloirs de verdure offrent des avantages considérables qui se rapprochent de ceux d'un réseau routier. Dans un paysage qui doit rapidement absorber les infrastructures mises en place par l'être humain, les couloirs de verdure procurent l'assise naturelle essentielle à la durabilité écologique d'une région.

L'aménagement d'un couloir de verdure peut faire naître un vif sentiment de fierté et d'accomplissement au sein de la collectivité et aider la population locale à avoir une idée plus précise du type d'environnement qu'elle veut léguer aux générations futures.

Les couloirs de verdure sont des liens écologiques

La diversité est l'une des bases fondamentales des systèmes naturels, car elle assure l'abondance des diverses espèces animales et végétales grâce auxquelles ils sont fonctionnels. Son rôle a été reconnu, notamment dans la stratégie proposée de l'Ontario sur la faune, *Wildlife Strategy for Ontario* (Groupe de travail de l'Ontario sur la faune, 1991) qui accorde une importance primordiale à la préservation de la biodiversité. En plus de protéger l'intégrité de l'écosystème, une variété d'espèces accroît le potentiel d'interaction entre l'être humain, la faune et d'autres éléments du paysage naturel.

La diversité des espèces sauvages diminue de façon appréciable à mesure que l'agriculture et l'urbanisation morcellent de plus en plus les habitats naturels. En effet, les parcelles laissées intactes deviennent des îlots d'habitat isolés dans une mer de terres agricoles et de banlieues. Le déclin de leur biodiversité s'explique notamment par l'absence de liens avec d'autres espaces verts.

Même dans un milieu naturel intact, les pressions — fluctuations naturelles des conditions météorologiques et des réserves alimentaires, par exemple — peuvent temporairement entraîner le déclin ou la disparition de certaines espèces. À ces pressions s'ajoutent celles exercées par la pollution, les perturbations et la prédation par les chiens et les chats en milieu urbain. En raison de la réduction de leur superficie, de nombreux habitats restants sont particulièrement vulnérables à ces agressions et certaines espèces (notamment celles qui vivent dans les forêts) ne peuvent survivre. La destruction des couloirs qui relient les habitats peut être fatale pour les espèces qui utilisent différentes parties du milieu naturel à différentes étapes de leur cycle biologique, comme les salamandres qui se reproduisent dans les étangs mais vivent surtout en forêt.

Maintes espèces ont naturellement tendance à se disperser en cas d'agression et à recoloniser les habitats perturbés lorsque les conditions sont plus favorables. En milieu urbain, toutefois, ce processus de dispersion naturelle est souvent fatal, comme le révèlent les cadavres d'animaux que l'on rencontre sur la plupart des autoroutes. La recolonisation des îlots isolés d'habitat, notamment par les espèces animales, est quasi impossible : lorsqu'une espèce est éliminée, pour une raison quelconque, sa disparition est généralement irréversible.

Afin de favoriser la biodiversité, il est essentiel de maintenir et d'accroître les corridors naturels entre les îlots d'habitat. Dans la

biorégion, les couloirs de verdure qui longent les vallées comptent parmi les principaux corridors et procurent également des voies migratoires aux oiseaux et aux papillons. L'aménagement de corridors riverains pourrait aussi mettre un frein à l'appauvrissement d'habitats isolés tels que le marécage Rattray, dans la région de Mississauga.

Le rétablissement de liens naturels avec ces habitats restants, qui ont été détruits en raison d'une planification inadéquate dans le passé, peut aider à restaurer leur équilibre naturel. Ces liens doivent être rétablis avec soin, car les facteurs qui agressent les îlots d'habitat sont également en jeu dans les étroits couloirs de verdure. Les planificateurs doivent s'assurer que les corridors entre les habitats ne deviendront pas des pièges mortels pour la faune; en outre, ils doivent comprendre que la conception d'un couloir de verdure a un effet important sur la diversité des espèces susceptibles de l'utiliser. Il reste encore beaucoup à apprendre dans ce domaine, mais les principes relatifs à la conception d'un réseau régional de lieux du patrimoine naturel, énoncés par le ministère des Richesses naturelles en avril 1991, fournissent un excellent point de départ.

Dans les secteurs ruraux de la biorégion, les habitats sont généralement moins fragmentés et les effets sur les populations fauniques moins prononcés. Toutefois, à long terme, les pressions exercées en zone périurbaine par l'extraction des granulats, le lotissement, les routes et les couloirs d'utilité publique causeront les mêmes types d'agressions. Les collectivités rurales peuvent aménager dès maintenant des réseaux de couloirs de verdure qui protégeront l'intégrité de leur écosystème au lieu de relier plus tard des parcelles non touchées par l'urbanisation.

Des liens entre les couloirs de verdure sont essentiels dans le paysage, mais ils ne sauraient remplacer d'autres formes de saine planification. Des régions écologiques fragiles, des terres humides et d'autres espaces verts ont été repérés dans la biorégion; certains

Parc provincial Forks of the Credit, près de Cataract à Caledon : partie du sentier Bruce

d'entre eux ne répondent pas aux critères objectifs d'intégration dans un réseau de couloirs de verdure. Néanmoins, ils doivent être protégés, en particulier lorsqu'ils abritent des espèces rares ou assurent d'autres fonctions écologiques essentielles.

L'aménagement de couloirs de verdure ne représente qu'un moyen d'une saine planification. D'autres options, telles que la préservation des terres agricoles et la planification de l'espace rural, requièrent une attention constante, en dehors du cadre des couloirs de verdure.

LES COULOIRS DE VERDURE AMÉLIORENT LA QUALITÉ DE L'EAU

La dégradation de la qualité de l'eau dans la biorégion n'est pas due simplement à des sources ponctuelles, telles que les stations d'épuration des eaux usées et les manufactures. Les nombreuses petites sources de pollution sont également importantes : érosion des berges,

projets de construction, eaux de ruissellement pluviales provenant des rues et des terrains de stationnement, résidus de pesticides et d'engrais provenant des pelouses, des terrains de golf et des terres agricoles. Les couloirs de verdure, en particulier ceux qui longent les vallées fluviales et les terres humides, peuvent aider à filtrer et à éliminer ces polluants diffus et à protéger la qualité de l'eau en aval.

Les couloirs de verdure assurent cette fonction de multiples façons : la végétation en bordure des couloirs ralentit le débit de l'eau et retient les sédiments et les polluants. Les nutriments en excès sont absorbés par la végétation des plaines inondables et des terres humides, puis s'infiltrent dans le sol. Les rives recouvertes de végétation réduisent l'érosion en protégeant le sol contre l'effet des précipitations et en rattachant le sol à la rhizosphère.

Les collectivités rurales peuvent aménager dès maintenant des réseaux de couloirs de verdure qui protégeront l'intégrité de leur écosystème au lieu de relier plus tard des parcelles non touchées par l'urbanisation.

En milieu urbain, les couloirs de verdure peuvent également procurer un emplacement satisfaisant pour les installations qui améliorent la qualité de l'eau, notamment des bassins de retenue des eaux pluviales et des terres humides. Bien conçus, ces installations peuvent également permettre d'améliorer les habitats faunique et l'accès aux aires de loisirs.

La plupart des couloirs de verdure comprennent des zones boisées, notamment le long des vallées. L'ombre que procurent ces boisés peut même contribuer à améliorer la qualité de l'eau : elle ralentit le processus de photosynthèse (qui nécessite la lumière du soleil) dans le cours d'eau et réduit ainsi la prolifération des algues indésirables. Les eaux ombragées restent plus fraîches l'été, ce qui améliore l'habitat du poisson et d'autres organismes aquatiques et augmente la capacité de l'eau à retenir l'oxygène dissous.

Dans la biorégion du Grand Toronto, la Oak Ridges Moraine constitue une importante zone d'alimentation de la nappe souterraine et la source de plus de 30 grands cours d'eau. La qualité de l'eau dans les tronçons supérieurs de ces cours d'eau est excellente en raison du débit de base élevé provenant de la moraine. Pour maintenir la qualité de l'eau dans ces cours d'eau et protéger la pêche en eau froide qui y est associée, il est essentiel de sauvegarder la moraine. Le gouvernement ontarien a reconnu cette nécessité en déclarant la Oak Ridges Moraine d'importance provinciale, en émettant des directives provisoires concernant les décisions en matière de planification et en entreprenant une étude de deux ans afin d'élaborer une stratégie à long terme pour la moraine.

Le maintien de la végétation dans la zone d'alimentation de la nappe souterraine et dans les principales sources le long de la moraine, essentiel à l'aménagement d'un réseau de couloirs de verdure, devrait être intégré à cette protection. Si la moraine ne peut assurer un bon débit d'eau fraîche dans les cours d'eau de la biorégion, on ne pourra restaurer la qualité de l'eau en aval.

Même le meilleur réseau de couloirs de verdure peut être menacé par des débits d'eau pluviale non régularisés, des substances nutritives en excès et d'autres polluants : les couloirs de verdure peuvent jouer un rôle de premier plan dans l'amélioration de la qualité de l'eau, mais leur aménagement doit s'inscrire dans l'optique plus globale de la lutte contre la pollution. Ils devraient donc former la pierre angulaire des plans de restauration de la qualité de l'eau, mais ils ne peuvent remplacer les autres mesures.

LES COULOIRS DE VERDURE OFFRENT DES POSSIBILITÉS DE LOISIRS À PROXIMITÉ DU DOMICILE

Dans son document de travail intitulé *Stratégie de verdissement du secteur riverain de*

l'agglomération de Toronto (Reid, Lockhart et Woodburn, 1990), la Commission a examiné les tendances en matière de participation aux activités récréatives dont les principales sont les suivantes :

- accroissement important de la population cible, notamment en zone périurbaine;
- temps libre consacré à des activités à proximité de la résidence familiale, entraînant une demande accrue d'équipements en zone périurbaine;
- intérêt plus grand accordé à l'environnement, aux activités de plein air, au bien-être physique et mental ainsi qu'aux activités récréatives spontanées plutôt que structurées;
- vieillissement rapide de la population, ce qui entraînera probablement une demande accrue dans certaines activités récréatives comme le golf, le cyclisme, la marche et d'autres activités de plein air;
- fort appui de la population à l'aménagement de réseaux de parcs et de sentiers connexes et à la préservation des aires naturelles.

Compte tenu de ces tendances et de l'utilisation fréquente des pistes cyclables et des sentiers piétonniers existants, la Métropolitan Toronto and Region Conservation Authority a incorporé l'aménagement d'un réseau de sentiers dans les vallées fluviales et la moraine à sa stratégie des espaces verts (Greenspace Strategy). Dans son rapport *Space for All: Options for a Greater Toronto Area Greenlands Strategy*, l'ex-député provincial Ron Kanter (1990) a également recommandé d'aménager «plusieurs réseaux de sentiers régionaux». La Commission royale souscrit à ses recommandations dans son rapport intérimaire, *Un point tournant.*

Figure 5.1 Les couloirs de verdure conduisent les gens près des rives des cours d'eau

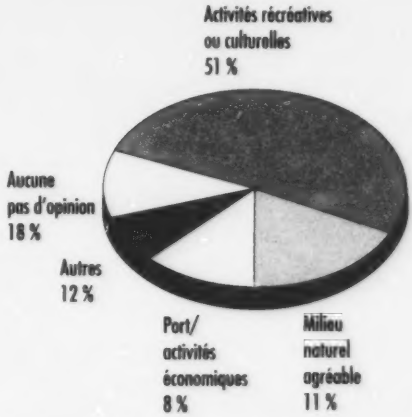
On peut tirer plusieurs conclusions des documents d'étude de la Commission et des interventions faites au cours de ses audiences. Premièrement, les réseaux de sentiers auront une plus grande valeur s'ils sont plus longs et interreliés. Deuxièmement, les sentiers seront plus attrayants et probablement plus fréquentés s'ils sont aménagés dans un corridor de verdure. Troisièmement, les contraintes croissantes de temps ressenties par les travailleurs signifient que la plupart des sentiers doivent être accessibles dans l'immédiat, de sorte que leur utilisation à des fins récréatives puisse être intégrée au style de vie moderne. Les sentiers qui peuvent être facilement empruntés par les citoyens pour se rendre au magasin du coin, au travail ou à l'école seront vite intégrés à la vie communautaire.

Donc, un réseau de couloirs de verdure devrait comprendre plusieurs types distincts de sentiers :

- des réseaux de sentiers s'étendant sur de longues distances, comme ceux proposés le long de la moraine, du secteur riverain et des grandes vallées fluviales, seront utilisés par les résidents de la biorégion et même de l'extérieur qui utiliseront le couloir de verdure pendant une journée, une fin de semaine ou de courtes vacances;
- par ailleurs, des sentiers aménagés dans un couloir de verdure périurbain seront plus vraisemblablement utilisés sur une base régulière par les résidents des quartiers environnants. Aux États-Unis, 75 à 80 p. 100 des personnes qui utilisent un couloir de verdure à des fins récréatives habitent à moins de huit kilomètres (cinq milles) de ce dernier.

De toute évidence, à l'instar des grands couloirs de verdure régionaux, il est important d'établir des liens locaux avec les collectivités adjacentes de manière que les couloirs soient accessibles et utilisables. Ces liens pourraient suivre des cours d'eau tributaires, ou des couloirs

Principale utilisation actuelle du secteur riverain



La moitié des résidents considèrent que les activités récréatives ou culturelles sont les principales utilisations du secteur riverain.

Source : Environics Poll. 1991.

de services d'utilité publique, des voies ferrées abandonnées ou même emprunter des rues paisibles.

Les liens locaux devraient être axés davantage sur la collectivité et être conçus pour les promenades en soirée plutôt que pour des randonnées à bicyclette d'une journée. Ils sont particulièrement importants, car ils sont intégrés au tissu urbain; en outre, ils constituent un atout précieux pour les collectivités rurales, notamment celles touchées par un important développement résidentiel non agricole.

Les couloirs de verdure aménagés près des résidences familiales sont accessibles à tous les citoyens, peu importe leur revenu, et en particulier aux personnes qui n'ont pas les moyens de louer un chalet la fin de semaine. Dans la mesure du possible, les couloirs urbains devraient être accessibles par les transports en communs de manière à faciliter leur utilisation par l'ensemble de la population et à réduire les coûts environnementaux associés à la circulation automobile.

Dans certains cas, les sentiers récréatifs très fréquentés seront incompatibles avec les

fonctions écologiques des couloirs de verdure. Il faudra donc élargir le couloir de verdure ou le modifier de manière à ce que les sentiers contournent les terres humides ou d'autres milieux naturels fragiles. Il faut accorder une attention particulière à la conception du réseau de couloirs de verdure afin de s'assurer que les utilisations récréatives ne créent pas de pressions indues sur les aires naturelles vulnérables.

Au cours de la conception, les planificateurs pourraient notamment songer à séparer les activités récréatives de façon, par exemple, à ce que les cyclistes ne présentent aucun danger pour les piétons et que les amateurs d'équitation puissent utiliser les pistes appropriées. La sécurité des utilisateurs et des collectivités adjacentes constitue également une préoccupation majeure et doit être prise en compte au moment de la conception des couloirs de verdure et des sentiers. En milieu urbain tout particulièrement, il faut concevoir avec soin les sentiers et les patrouiller au besoin afin d'assurer la sécurité physique de tous les utilisateurs : un sentier très fréquenté garantira une meilleure sécurité aux utilisateurs.

Il faut accorder une attention particulière à la conception du réseau de couloirs de verdure afin de s'assurer que les utilisations récréatives ne créent pas de pressions indues sur les aires naturelles vulnérables.

À certains endroits, la fréquentation des couloirs de verdure par les visiteurs et les touristes peut être la cause de frictions avec les utilisateurs locaux; il faut donc en tenir compte au moment de la conception. Dans les municipalités rurales tout particulièrement, la mise en place d'infrastructures adéquates, telles que des toilettes et des terrains de stationnement est essentielle si l'on veut faire face aux périodes de pointe. L'aménagement des parcs en fonction des activités récréatives permet de fournir ces infrastructures et de contrôler l'accès au couloir de verdure ainsi que son utilisation.

LES COULOIRS DE VERDURE PROCURENT DES AVANTAGES ÉCONOMIQUES AUX COLLECTIVITÉS

L'aménagement de couloirs de verdure présente des avantages économiques. Vivre et travailler à l'intérieur ou à proximité d'un couloir de verdure peut accroître les perspectives économiques des entreprises existantes et favoriser l'implantation de nouvelles entreprises.

Dans un rapport intitulé *Economic Impacts of Protecting Rivers, Trails, and Greenway Corridors* (1990), le National Parks Service des États-Unis donne des exemples de hausse de la valeur des propriétés adjacentes à des couloirs de verdure protégés au pays. La valeur des propriétés a augmenté de cinq à 32 p. 100, en particulier près des couloirs de verdure qui s'ouvrent sur des espaces libres plutôt que sur des équipements très modernes. Des hausses de recettes fiscales locales et une activité commerciale plus intense dans certains secteurs des couloirs de verdure (par exemple, des comptoirs de vente d'aliments ou de location de bicyclettes) ont également été signalées à grande échelle. Des aménagements touristiques connexes, tels que des installations d'hébergement et des restaurants, peuvent également bénéficier d'un réseau de couloirs de verdure. Ainsi, la promenade San Antonio Riverwalk est considérée comme la deuxième attraction touristique en importance au Texas. En Ontario, le sentier Bruce rapporterait annuellement 30 millions de dollars au moins à la province, même s'il traverse surtout des paysages naturels.

L'impression d'ensemble que donne l'image de la collectivité est peut-être plus importante que toutes ces incidences économiques directes. Des projets d'aménagement de couloirs de verdure ont stimulé le réaménagement urbain et les investissements privés dans les régions adjacentes. Les couloirs de verdure aménagés dans le quartier des affaires attirent de nouvelles entreprises dans des villes comme Sacramento, en Californie.

De plus en plus, les entreprises tiennent compte de la «qualité de vie» avant de s'implanter dans une région; des couloirs de verdure

propres et accessibles constituent donc un attrait majeur.

Les couloirs de verdure présentent également des avantages financiers, car ils exploitent les valeurs existantes, soit les centaines de parcs et d'espaces libres, petits et grands, qui bordent le secteur riverain et traversent les vallées. Parfois, comme dans le cas de la rivière Humber, les offices de protection et les municipalités ont préservé de vastes étendues de terres publiques le long de la vallée. La liaison de ces étendues en un couloir de verdure continu favorisera leur utilisation et augmentera leur valeur, rentabilisant davantage les sommes investies dans le passé.

En outre, les couloirs de verdure peuvent exploiter des structures linéaires qui n'attirent pas d'autres activités économiques, notamment les plaines inondables, les voies ferrées abandonnées et des emprises d'utilité publique. Avec un peu d'imagination et de flair, les aménagistes peuvent faire en sorte que les couloirs de verdure augmentent la valeur écologique et économique des terrains peu recherchés et souvent abandonnés du paysage urbain.

Dans son livre intitulé *Greenways for America* (1990), Charles Little prétend que les dépenses publiques engagées pour l'aménagement de couloirs de verdure sont justifiées pour une autre raison. Il mentionne les avantages de «l'effet en bordure», soulignant que, vu en bordure, un couloir vert, long et étroit, ressemble beaucoup à un parc boisé d'un kilomètre de large. Le couloir linéaire donne donc l'illusion d'un espace vert plus *apparent* pour la même superficie. Selon les calculs de Little, pour chaque dollar d'impôt consacré à un parc conventionnel, on pourrait obtenir le même effet en bordure (pour un prix égal par acre) avec 18 cents pour un couloir de verdure.

LES COULOIRS DE VERDURE AMÉLIORENT LA QUALITÉ DE VIE DANS LES COLLECTIVITÉS

Au cours des dernières années, le gouvernement de la province a examiné différentes options de croissance future dans la région, notamment par l'étude intitulée Greater *Toronto Area Urban Structure Concepts Study* (IBI Group, *et al.* 1990) et d'autres mécanismes. À l'heure actuelle, la biorégion accueille environ 40 p. 100 de la population de l'Ontario sur moins de 1 p. 100 de sa superficie. Cette concentration devrait se maintenir dans un avenir prévisible; en 2021, la population devrait compter près de six millions de résidents. L'expansion urbaine continue à faible densité en périphérie aurait des effets socio-écologiques indésirables. Il faut donc accorder une attention toute particulière à la façon dont la croissance pourrait être concentrée dans les zones urbaines plus petites, en consolidant le système de transport en commun.

Les couloirs de verdure peuvent contribuer de façon significative à rendre ces collectivités futures plus attrayantes et accueillantes. Une infrastructure verte intra-urbaine atténuera les effets de la densité démographique et procurera une oasis de quiétude. Les espaces verts réoxygéneront l'air des villes et constitueront des zones tampons contre le bruit et la circulation. Les couloirs de verdure aménagés en milieu urbain peuvent constituer un écran visuel entre des collectivités et contribuer à humaniser les quartiers.

De façon pratique, les couloirs de verdure assureront la liaison entre la ville et la campagne grâce à des sentiers aménagés pour les déplacements hors des grandes artères. Ces liens terrestres peuvent favoriser la compréhension et le respect mutuel entre les résidents urbains et ruraux et sensibiliser les citadins à la vie dans les banlieues. En maints endroits, les résidents pourraient emprunter les sentiers enfilés dans les couloirs de verdure pour se rendre au travail, réduisant ainsi les pressions exercées sur les réseaux routiers et le transport en commun. Les couloirs de verdure peuvent devenir des ressources pour les éducateurs, les classes de mise en forme et les associations communautaires.

Intégrés au tissu urbain, ils aident à promouvoir la santé humaine, tant physique

que mentale. Dans les villes plus densément peuplées, où les chances pour les citadins de posséder une petite cour verte sont plus rares, les couloirs de verdure peuvent devenir un bien commun où les gens renouent avec la nature.

Ce contact est vital : il rappelle à la population urbaine sans cesse croissante que nous dépendons tous de la biorégion pour notre survie. Il est bon de nous rappeler que la biorégion abrite d'autres espèces que l'être humain et des habitats plus complexes que nos maisons de brique et de béton. Dans un sens du moins, les couloirs de verdure et autres espaces verts permettent de sensibiliser les générations actuelles et futures à l'environnement.

Dans les villes plus densément peuplées, où les chances pour les citadins de posséder une petite cour verte sont plus rares, les couloirs de verdure peuvent devenir un bien commun où les gens renouent avec la nature.

LES COULOIRS DE VERDURE FAVORISENT L'ENGAGEMENT COLLECTIF

En général, la collectivité s'implique beaucoup dans l'aménagement des couloirs de verdure. Grâce aux investissements des secteurs public et privé ainsi qu'à l'expertise et au travail des bénévoles, l'aménagement d'un couloir de verdure peut faire ressortir ce qu'il y a de mieux dans une collectivité. Dans un rapport publié en 1987, la Commission on Americans Outdoors nommée par le président des États-Unis mentionne que l'une des principales fonctions des couloirs de verdure est de favoriser le partenariat entre les entreprises privées, les propriétaires fonciers et les administrations et associations locales ainsi que d'encourager la fierté des populations locales. Ce partenariat issu des projets d'aménagement de couloirs de verdure débordera sur d'autres aspects de la vie communautaire.

Pour reprendre les propos de Charles Little (1990), «créer un couloir de verdure . . . c'est aussi créer une collectivité».

LES COULOIRS DE VERDURE ASSURENT LA LIAISON ENTRE LES PROGRAMMES EXISTANTS

L'une des difficultés à laquelle doivent faire face les collectivités urbaines et rurales est le vaste éventail d'organismes et de programmes créés par les divers paliers de gouvernement et qui ont parfois des objectifs contradictoires. L'élaboration de stratégies d'aménagement de couloirs de verdure, à laquelle participent de nombreux organismes et diverses associations de citoyens, fournit un mécanisme d'intégration de tous ces programmes, du moins pour les principaux corridors naturels. Par nécessité, le processus aidera les organismes à obtenir des renseignements sur les ressources et les terres publiques existantes, à cerner les lacunes et les avantages et à établir les liens de partenariat nécessaires à la mise en oeuvre d'une stratégie axée sur les couloirs de verdure. Ce processus peut et devrait aboutir à une conception plus cohérente du secteur riverain, des grandes vallées et de la Oak Ridges Moraine.

Il importe que l'élaboration d'une stratégie d'aménagement de couloirs de verdure ne devienne uniquement un autre processus qui s'ajoutera aux programmes existants portant entre autres sur les terres humides, les régions d'intérêt naturel et scientifique et les plaines inondables. Elle doit plutôt favoriser l'intégration de ces programmes à l'échelle de la collectivité et les consolider, au besoin.

Une telle intégration peut conduire à une nouvelle appréciation des possibilités de conservation et de loisirs. Dans la ville de Caledon, par exemple, les travaux préliminaires de la Commission royale ont permis de réunir pour la première fois des cartes des terres publiques appartenant à différents

Des membres des Citizens for a Lakeshore Greenway (CFLAG)

organismes et ont fait ressortir les possibilités de création de liens entre les couloirs de verdure.

Structuration d'un réseau de couloirs de verdure

Les principaux éléments d'un réseau de couloirs de verdure dans la biorégion du Grand Toronto peuvent être classés dans deux catégories : les grands couloirs de verdure qui forment un réseau régional interrelié et les voies de raccordement locales.

Le long du secteur riverain du lac Ontario, le gouvernement de la province a déjà présenté des propositions précises en vue de l'aménagement de grands couloirs de verdure reliés au sentier riverain. Le plan d'aménagement de l'escarpement de Niagara (Niagara Escarpment Plan) et le sentier Bruce fournissent un couloir de verdure le long de la limite ouest de la biorégion. Des études provinciales actuellement en cours aideront à aménager un couloir de verdure le long de la Oak Ridges Moraine dans la région du Grand Toronto.

D'autres grands couloirs de verdure suivent les vallées fluviales, lesquelles sont bien définies, du moins dans leur partie aval. Dans certaines vallées, telles celles des rivières Credit, de la Humber, de la Rouge et Duffin Creek, de vastes étendues de terres publiques ont déjà été achetées par des offices de protection, des municipalités et d'autres organismes publics.

En plus de ces grands couloirs de verdure, un réseau de voies de raccordement devrait être aménagé en fonction de la planification et des priorités locales. Dans certains cas, ces voies de raccordement seraient reliées

à des parcs communautaires ou à des vallées tributaires. Elles pourraient réunir les espaces verts disséminés dans les vallées et permettre l'établissement de circuits récréatifs qui engloberaient les couloirs d'utilité publique, les voies ferrées abandonnées et les ceintures de parcs et de promenades. Dans l'est de la région surtout, les crêtes et les pentes associées au littoral du lac Iroquois (qui suit à peu près la rive existante) offrent des possibilités pour l'établissement de liens entre les vallées.

La nature des réseaux de couloirs de verdure variera considérablement entre les zones urbaines et rurales de la biorégion du Grand Toronto. En milieu urbain, la largeur des couloirs éventuels est habituellement déjà délimitée par les aménagements résidentiels ou industriels existant de part et d'autre. Les corridors des couloirs de verdure, même ceux situés dans les plaines inondables, peuvent être menacés par des projets de construction routière ou d'aménagement d'utilité publique, à moins que des politiques strictes en assurent la protection.

Les sentiers de verdure seront très fréquentés à des fins récréatives; le secteur public devra sans doute veiller à acquérir les principales terres où seront aménagés des couloirs de verdure. Toutefois, dans certains cas, les plans devraient comprendre une bande d'aménagement existant ou proposé dans le couloir de verdure. Dans les documents de planification, cette zone serait identifiée comme nécessitant des politiques spéciales afin de minimiser les conflits avec les valeurs écologiques, esthétiques et récréatives du couloir de verdure. En maints endroits, ces terres privées pourraient servir de zones tampons entre la partie centrale du couloir de verdure et les secteurs urbains adjacents.

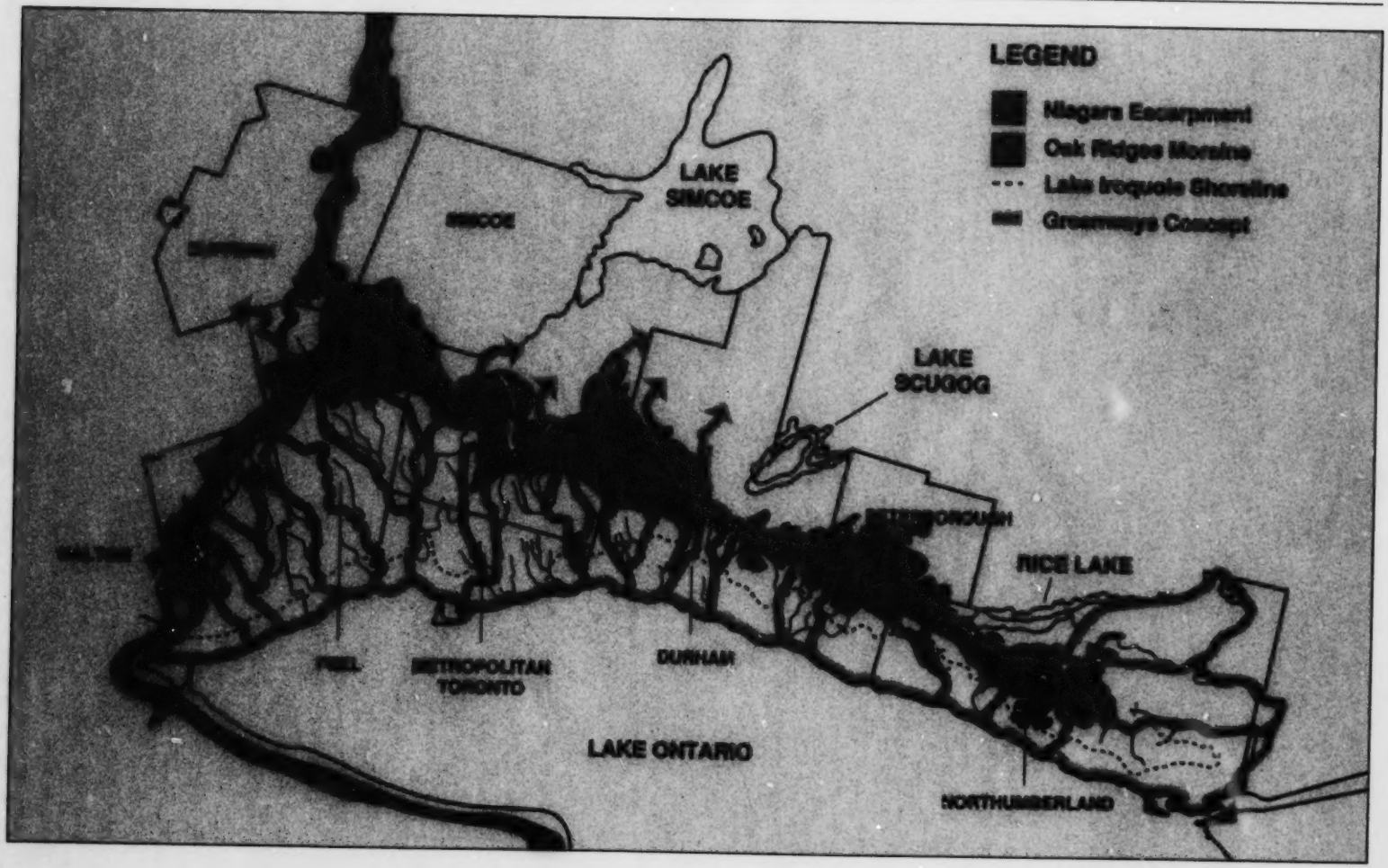
Les couloirs de verdure sont plus difficiles à délimiter en milieu rural et leur nécessité peut sembler moins immédiate. Toutefois, le milieu rural présente des possibilités exceptionnelles en ce qui a trait à la configuration future et à la qualité de l'environnement de la biorégion. Les arguments écologiques en faveur de l'aménagement de couloirs de verdure devraient jouer un rôle de premier plan dans la délimitation des couloirs ruraux, notamment la nécessité de protéger la qualité de l'eau en aval. Les terres privées situées à l'intérieur des couloirs de verdure plus vastes aménagés en milieu rural peuvent continuer à permettre des utilisations compatibles telles que l'agriculture, les petits hameaux et l'aménagement de domaines fonciers. Les couloirs de verdure éventuels devraient être considérés non seulement dans le cadre d'un réseau régional, mais également en tant que composante d'une planification rurale globale de manière à assurer la conservation d'un paysage rural vivant et fonctionnel à l'ombre de la ville.

Les couloirs de verdure éventuels devraient être considérés non seulement dans le cadre d'un réseau régional, mais également en tant que composante d'une planification rurale globale de manière à assurer la conservation d'un paysage rural vivant et fonctionnel à l'ombre de la ville.

Plusieurs mesures ont déjà été lancées. Par exemple, une stratégie axée sur les espaces verts a été élaborée par la région de Halton (1990), en collaboration avec des municipalités locales et des offices de protection. Cette stratégie reconnaît l'importance d'un réseau interrelié et propose une série d'étapes de mise en oeuvre rattachées à la formulation de politiques : un réseau de parcs régional, l'acquisition de terres, des avantages fiscaux et la réglementation de la coupe forestière. Plus récemment, la ville de King a proposé de créer un comité consultatif sur les couloirs de verdure (Greenways Advisory Committee) qui serait chargé de dresser les plans d'aménagement d'un réseau municipal de couloirs de verdure. Le MTRCA a présenté un programme d'aménagement d'un réseau interrégional de sentiers sur 900 kilomètres (560 milles), lequel pourrait former la base des couloirs de verdure.

À cet intérêt local s'ajouterait une aide provinciale. Comme les grands couloirs de verdure

Carte 5.1 Couloirs de verdure et sentiers de la biorégion du Grand Toronto



peuvent servir aux utilisateurs du Grand Toronto, tant de la biorégion que de l'extérieur, la participation de la province à l'établissement d'un cadre d'action, de normes de conception et d'un mode de financement est nécessaire et appropriée. Les voies de raccordement locales visent une clientèle plutôt locale et peuvent donc être plus facilement confiées à la collectivité. Toutefois, l'appui et l'encouragement de la province (au moyen par exemple, de programmes d'aide communautaire du ministère du Tourisme et des Loisirs) peuvent également être justifiés : une reconnaissance des avantages de leur proximité pour les résidents locaux et de leur contribution à l'ensemble du réseau.

Les couloirs de verdure devraient profiter au maximum des terres publiques existantes, mais toutes les terres situées dans les couloirs de verdure ne doivent pas nécessairement appartenir à des intérêts publics. Par exemple, les terres qui ont une importance biologique ou esthétique particulière peuvent souvent être mieux protégées par des intérêts privés, et, par conséquent, il faut en limiter l'accès au public. Plusieurs autres options, telles que des servitudes pour la conservation, peuvent assurer la protection à long terme de certains attributs sans avoir à acheter les terres en totalité. On pourrait faire appel aux pouvoirs de planification des autorités municipales, combinés à des pouvoirs de réglementation plus complets pour les offices de protection, pour s'assurer que tout projet d'aménagement dans les couloirs de verdure désignés est compatible aux objectifs des couloirs de verdure aux plans de l'échelle, de l'emplacement et de la conception.

Ce plan d'aménagement de couloirs de verdure englobe toutes les terres publiques existantes, notamment celles appartenant à l'Hydro-Ontario et à d'autres organismes, qui formeront le noyau d'un réseau de couloirs de verdure. Par exemple, sur les 133 kilomètres (83 milles) du couloir de verdure riverain proposé à l'extérieur du Grand Toronto, 37 p. 100 sont de propriété publique (organismes de conservation et municipalités pour la plupart) et accessibles et 17 p. 100 appartiennent à d'autres organismes publics mais ne sont pas accessibles actuellement.

À tous les couloirs de verdure s'ajouteront les terres réservées au moment de l'aménagement des propriétés adjacentes et les terres achetées par des organismes publics dans le cadre de certains projets connexes tels que la lutte contre les inondations et la stabilisation des rives. Le secteur public devra peut-être faire l'acquisition des principales terres situées dans les secteurs stratégiques afin d'en garantir l'accès au public.

L'appui et la participation du secteur immobilier pourraient avoir des effets positifs significatifs sur le réseau de couloirs de verdure. Par exemple, les promoteurs locaux ont massivement appuyé l'aménagement du sentier Georgian (Georgian Trail) entre Collingwood et Meaford, car ce dernier augmente l'attrait des terrains résidentiels adjacents. Pour la même raison, les promoteurs de la biorégion pourraient trouver que l'aménagement d'un couloir de verdure dans les environs, même si ce couloir empiète sur certaines de leurs terres, stimulerait les ventes de leurs projets.

La mise en oeuvre des plans d'aménagement de couloirs de verdure

La planification détaillée des couloirs de verdure et les étapes nécessaires à leur aménagement ne peuvent être assurées efficacement par un seul organisme. Des organismes provinciaux, des offices de protection, des administrations régionales et municipales, des associations privées sans but lucratif et des propriétaires fonciers devraient participer à la mise en oeuvre des plans dans le cadre d'une vision commune à l'aménagement d'un réseau de couloirs de verdure.

Les succès remportés dans d'autres régions montrent que l'émergence d'une telle vision nécessite la participation de la collectivité. Dans la biorégion, un intérêt particulier doit être accordé aux bassins versants au cours de la planification des couloirs de verdure.

Dans l'État du Maryland, une commission spéciale sur les couloirs de verdure a été nommée par le Gouverneur en 1990; elle a évalué les avantages et les possibilités de ces aménagements et a incité les autorités locales et de l'État à «se lancer dans un entreprise audacieuse . . . et à inaugurer un réseau de couloirs de verdure à l'échelle de l'État». L'étude faite au Maryland (Maryland Greenways Commission, 1990) ne préconise pas l'adoption d'une nouvelle législation en la matière, mais propose une meilleure utilisation des outils existants. L'Ontario a besoin d'une action de ce genre de même qu'un ensemble de stimulants provinciaux afin d'attirer les propriétaires fonciers et les municipalités.

En tant que propriétaires fonciers et compte tenu de leur engagement vis-à-vis des bassins versants, de leurs pouvoirs de réglementation et des liens de partenariat qu'ils entretiennent avec la province et les municipalités, les offices de protection doivent jouer un rôle de premier plan dans l'aménagement d'un réseau de couloirs de verdure. Les associations de citoyens, telles que Action to Restore a Clean Humber, Save the Rouge Valley System et Friends of the Credit River Valley, doivent également faire valoir leurs points de vue. D'autres organismes de coordination, tels que le Don Watershed Task Force créé par le MTRCA, peuvent également jouer un rôle important. Toutefois, afin de susciter l'enthousiasme du public et d'exploiter toutes les ressources possibles, nous croyons qu'une conception globale coopérative et non individuelle est requise.

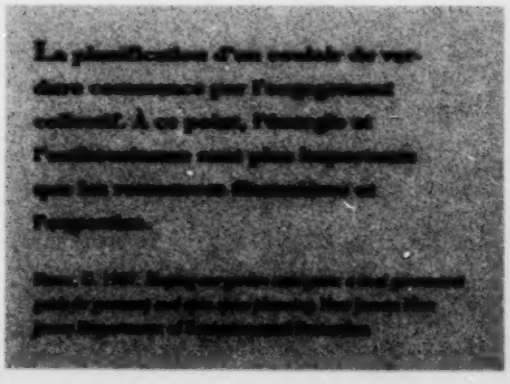
La participation active des municipalités à l'aménagement des couloirs de verdure présente un potentiel particulier : en tant que premier palier de compétences auprès de la population, les municipalités pourraient représenter les intérêts locaux au moment de la conception des couloirs et veiller à ce que ces derniers répondent aux besoins locaux. Grâce à leurs pouvoirs de planification et aux programmes récréatifs, elles pourraient également contribuer à faire des couloirs de verdure une réalité. Si ces initiatives sont vues uniquement comme un autre programme mis en oeuvre par l'office de protection ou la province, elles ne pourront réaliser leur plein potentiel. Les municipalités doivent devenir des partenaires à part entière et, dans certains cas, les principaux intervenants dans l'aménagement de couloirs de verdure.

Les mécanismes de mise en oeuvre du réseau de couloirs de verdure varieront dans la biorégion. Les trois principales composantes, soit le secteur riverain, la Oak Ridges Moraine et les voies de raccordement entre les vallées et les collectivités, peuvent être examinées séparément.

LE COULOIR DE VERDURE DU SECTEUR RIVERAIN

Le gouvernement provincial a accepté de coordonner les travaux d'aménagement d'un couloir de verdure dans le secteur riverain et d'établir des sentiers; à cette fin, il devra coordonner les politiques et programmes intergouvernementaux le long du secteur riverain et gérer les terres provinciales, les biens et les sources d'information. Une présence provinciale constante et intense sera ainsi assurée le long du secteur riverain où l'aménagement de certains liens de verdure tiendra du défi.

Dans l'exécution de ses travaux, le gouvernement provincial voudra peut-être élaborer des ententes de partenariat (Partnership Agreements) avec les municipalités, les offices de protection et d'autres groupes. Une nouvelle



association sans but lucratif, Citizens for a Lakeshore Greenway, suivra les progrès et les encouragera sans nul doute.

L'aménagement du couloir de verdure dans le secteur riverain sera facilité par l'étude réalisée par la province en 1991 et intitulée *The Waterfront Trail: First Steps from Concept to Reality* (Reid *et al.*), qui recommande des tracés provisoires et optimaux du sentier riverain à l'extérieur du Grand Toronto et décrit les terres additionnelles requises pour son aménagement. Dans le rapport, on mentionne que si une grande superficie du littoral est actuellement de propriété publique, d'importantes parcelles appartiennent à des intérêts privés, avec des possibilités variables de restauration écologique et d'accès public dans l'avenir. En septembre 1991, les autorités du Grand Toronto ont annoncé la création d'un comité de travail chargé de veiller au parachèvement d'un sentier en bordure du lac (Lakeside Trail) qui complétera les travaux déjà effectués par la province.

Dans le chapitre précédent, il est recommandé d'élaborer un plan intégré de régénération du littoral de la biorégion. Ce plan traitera de certains sujets tels que la gestion future des travaux de remblayage et la protection des habitats naturels d'importance. En raison du chevauchement de ces éléments et des objectifs d'un couloir de verdure riverain, et compte tenu que l'acquisition future de terres et les activités connexes de protection du littoral offriront des possibilités d'établissement de liens entre les sentiers et les couloirs de verdure, un tel plan devrait intégrer la conception des couloirs de verdure.

Types de nouvelles installations riverains souhaitées

Plus du quart des résidents de l'agglomération torontoise qui ont répondu au sondage privilégient l'aménagement de parcs, de promenades et de pistes cyclables le long du secteur riverain.

Source : Environics Poll. 1991.

Recommendations

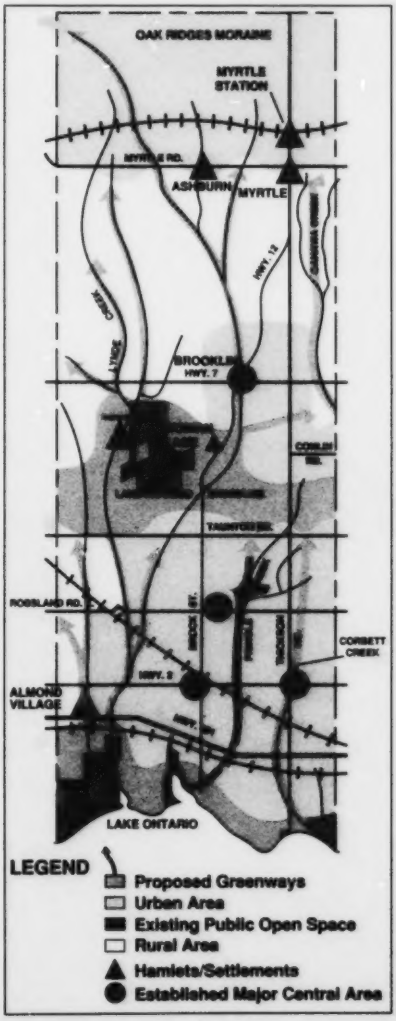
35. La Commission royale recommande que tout plan intégré de régénération du littoral dans la biorégion du Grand Toronto comprenne des éléments de présentation graphique et une politique sur l'aménagement d'un couloir de verdure dans le secteur riverain et prévoie des consultations permanentes avec les municipalités visées, les offices de protection, d'autres organismes et les associations de citoyens.

36. La Commission royale recommande également que le couloir de verdure du secteur riverain soit suffisamment important pour incorporer les tracés provisoires et optimaux recommandés du sentier riverain. Les politiques sur les terres publiques riveraines devraient être conformes à la déclaration du gouvernement ontarien à l'effet que le sentier riverain sera «la plus grande utilisation de toutes les terres publiques riveraines». Les autorités devraient adopter des politiques sur les terres privées situées dans le couloir de verdure afin d'inciter les propriétaires fonciers à participer à la remise en état du milieu. Dans certains cas, notamment pour les grandes étendues de terres riveraines privées, l'accès public devrait être

LA VALLÉE DE LA LYNDE ET AUTRES COULOIRS DE VERDURE DANS LA VILLE DE WHITBY

Trois grands couloirs de verdure traversent la ville de Whitby : le secteur riverain, la Oak Ridges Moraine et les bras jumeaux du ruisseau Lynde. Il en existe plusieurs autres éventuels le long de la crête est-ouest formée par le littoral du lac Iroquois d'origine préhistorique ainsi qu'en bordure de plusieurs cours d'eau qui y prennent leur source.

Carte 5.2 Ville de Whitby : couloirs de verdure éventuels



Environ 70 p. 100 du secteur riverain de la ville de Whitby, y compris plusieurs terres humides d'importance, est de propriété publique. Les auteurs d'une étude sur l'aménagement du littoral (Beak Consultants *et al.*, 1990) parrainée par le Central Lake Ontario Conservation Authority (CLOCA) ont recommandé d'aménager des marges d'isolement sur l'ensemble du littoral en raison de l'érosion. Ces marges, combinées aux stratégies de planification de la ville, pourraient se traduire par la présence d'un corridor d'espaces verts permanents sur la majeure partie du rivage. Dans une étude provinciale récente du sentier riverain (Reid *et al.*, 1991), on recommandait de faire l'acquisition d'une large parcelle d'un parc boisé à la pointe Thickson qui offre des panoramas exceptionnels le long du littoral. La ville de Whitby a recommandé d'aménager un immense espace vert régional au sud de la route 401, entre la zone de conservation de Lynde Shores et la ville d'Ajax.

Par ailleurs, il n'y a actuellement aucun parc public dans le secteur de Whitby de la Oak Ridges Moraine qui traverse la partie nord de la ville. La création de liens verts d'est en ouest le long de la moraine, à Whitby ou dans le canton voisin de Scugog, devrait être jugée hautement prioritaire.

Le CLOCA est propriétaire de deux grands parcs fonctionnels dans la vallée du ruisseau Lynde, soit la zone de conservation de Lynde Shores qui occupe 176 hectares (435 acres) à l'embouchure du ruisseau et la zone de conservation d'Heber Down qui couvre 269 hectares (665 acres), juste au nord de la route de Taunton. La ville de Whitby a réservé d'immenses parcelles dans les vallées situées au sud de la région de conservation d'Heber Down, lesquelles ont été affectées à l'aménagement de lotissements.

Au nord d'Heber Down, où la pression urbaine est moins immédiate, les terres situées dans les vallées resteront probablement la propriété du domaine privé pendant quelque temps encore; il faudra donc adopter une stratégie de réglementation afin de protéger la continuité naturelle des vallées. On devrait également envisager de conclure des ententes avec les propriétaires fonciers afin d'améliorer l'habitat et aménager les couloirs de verdure des tronçons est et ouest et créer ainsi un corridor unique au nord du lac Chalk (dans le canton de Scugog), source principale du ruisseau Lynde.

Il y a plusieurs emprises routières fermées dans les zones rurales de Whitby. Elles pourraient constituer d'éventuels liens provisoires — ou permanents dans certains cas — à l'intérieur du réseau de couloirs de verdure. Dans les régions boisées et écologiques fragiles situées en bordure du lac préhistorique Iroquois, on pourrait établir des liens d'est en ouest qui traverseraient la ville de Whitby et pénétreraient dans les municipalités voisines. Les emprises existantes de l'Hydro-Ontario et de Northern Gas pourraient assurer des liens avec le couloir de verdure.

La ville a fait l'acquisition de la majeure partie des terres de la vallée du ruisseau Pringle, entre la route de Taunton et son embouchure; elle pourrait prolonger ce couloir de verdure vers le nord jusqu'au littoral du lac Iroquois. La majorité des terres de la vallée de la Lynde jusqu'à la route de Rossland sont également la propriété du domaine public. Plus à l'est, la vallée du ruisseau Corbett pourrait assurer un autre lien avec le couloir de verdure. Le Plan officiel de la région de Durham, qui a été adopté récemment, ainsi que l'examen du plan officiel de Whitby comprennent un immense corridor d'espaces verts entre les villes de Whitby et d'Ajax.

À l'instar de nombreuses municipalités riverains, la ville de Whitby a réalisé d'énormes progrès au chapitre de l'aménagement de corridors verts interreliés dans les secteurs les plus urbanisés. L'aménagement d'un réseau de couloirs de verdure en milieu rural, au nord, nécessitera la participation des propriétaires fonciers privés et des utilisateur commerciaux existants, tels que les propriétaires de terrains de golf, de pépinières et de centres de ski.

L'un des cinq principes d'aménagement établis dans le cadre du processus d'examen du plan officiel de Whitby, soit la création et l'entretien de réseaux reliés, fournit un cadre stratégique pour l'aménagement d'un réseau de couloirs de verdure. Grâce à la participation du CLOCA, d'autres organismes gouvernementaux et de groupes communautaires, la ville de Whitby semble en excellente position pour aménager des couloirs de verdure.

négocié. Tout nouveau projet d'aménagement dans le secteur riverain devrait prévoir la création d'un sentier public.

37. La province de l'Ontario devrait exploiter un centre des ressources et un service d'aide technique sur les couloirs de verdure, les fiducies foncières et d'autres mécanismes de conservation à l'intention des organismes ou des associations de citoyens de la biorégion.

LA OAK RIDGES MORAINE

En juin 1991, le gouvernement de l'Ontario a émis des directives de mise en oeuvre concernant l'intérêt de la province dans la région de la Oak Ridges Moraine. Ces directives visent à régir les activités de développement dans la région de la moraine pendant la durée d'une étude de planification biennale à laquelle participent activement des citoyens.

En octobre 1991, un comité a été créé pour financer une organisation sans but lucratif vouée à l'aménagement d'un réseau de sentiers sur la Oak Ridges Moraine. Le MTRCA a entrepris des travaux préliminaires sur le tracé des différents sentiers et le gouvernement provincial étudie actuellement les projets de sentiers. Depuis 1975, un sentier équestre longe en majeure partie des routes.

Ces activités donnent à penser que les valeurs écologiques et récréatives de la moraine en tant qu'unité interreliée sont de plus en plus reconnues. Les directives de mise en oeuvre reconnaissent l'importance des corridors riverains et d'autres éléments naturels linéaires qui peuvent être empruntés par les animaux au cours de leurs déplacements et exigent la préservation de la santé et de la fonctionnalité des corridors naturels. Une autre petite étape pourrait être franchie en reconnaissant le potentiel des éléments linéaires interreliés de la moraine en tant que réseau de couloirs de verdure.

La Oak Ridges Moraine ressemble à l'escarpement de Niagara. Dans les deux cas, un élément de relief linéaire et des paysages naturels associés attirent l'attention. Dans les deux cas, la qualité de l'eau dans les cours d'eau constitue une préoccupation majeure. Dans les deux cas, le développement résidentiel urbain et épars, l'extraction des agrégats et les aménagements récréatifs intensifs, tels les terrains de golf, menacent l'intégrité future des formes de relief naturelles. Dans les deux cas, les éléments d'intérêt relèvent de nombreuses sphères de compétences; le gouvernement de l'Ontario veille également à ce que ses intérêts soient protégés (voir aussi le chapitre 2).

La reconnaissance des éléments est-ouest de la moraine comme couloirs de verdure comporte plusieurs grands défis. Premièrement, en raison des activités actuelles d'aménagement agricole et urbain dans la région de la moraine, un couloir de verdure doit intégrer des paysages aussi bien culturels que naturels. Deuxièmement, en ce moment, la moraine ne renferme que quelques parcelles de terres publiques et elle est dépourvue de grands parcs qui favorisent les utilisations axées sur la conservation et les loisirs. Troisièmement, contrairement à l'escarpement de Niagara dont la partie centrale est habituellement constituée d'une falaise abrupte, le relief de la moraine est assez diffus.

Ces défis n'atténuent pas la nécessité d'une conservation efficace des fonctions naturelles de la moraine; en fait, ils viennent appuyer les arguments en faveur d'une participation provinciale. Ils nécessitent également de nouvelles conceptions innovatrices de manière à répondre aux besoins d'un paysage en évolution, de propriété surtout privée, et aux exigences de l'écosystème qui doivent déterminer le mode d'utilisation des terres à cet endroit. Donc, un réseau de couloirs de verdure aménagés sur la crête de la moraine et dans la vallée, conçu pour renforcer les liens écologiques et récréatifs, devrait représenter un élément clé de la planification future de l'aménagement de la moraine.

Recommendation

38. La Commission royale recommande que le Comité de travail technique sur la Oak Ridges Moraine intègre le concept des couloirs de verdure, en tant que partie d'un cadre de planification de l'écosystème, à l'actuel exercice de planification et examine la nécessité d'établir des liens est-ouest le long de la moraine et d'assurer la continuité d'un paysage ouvert.

Couloirs de verdure entre les vallées et les collectivités

L'aménagement d'un réseau de couloirs de verdure dans les vallées et les collectivités de la biorégion signifie qu'il faut concilier un réseau relevant de plusieurs sphères de compétences et axé sur l'écosystème, et une stratégie locale axée sur la collectivité. La détermination des divers intervenants peut requérir une bonne dose de coopération et un certain degré de supervision et de coordination provinciales. Dans de nombreux cas, des groupes de citoyens intéressés aux avantages que procurent les couloirs de verdure peuvent ouvrir la marche et aider à définir les meilleures ententes institutionnelles pour leur collectivité.

Le bassin versant est un point de départ logique pour la plupart des couloirs de verdure

dans les vallées. Certains bassins relèvent de nombreuses municipalités, notamment celui de la rivière Don, ou renferment des vallées qui correspondent aux limites de municipalités, comme dans certaines parties de la Rouge, de la Humber et d'autres rivières. Dans ces cas, l'office de protection ou des associations communautaires joueront probablement un rôle de premier plan dans l'aménagement d'un réseau de couloirs de verdure interreliés. Dans d'autres cas, comme le bassin de la rivière Whitby, la majeure partie du bassin versant se trouve dans une municipalité qui pourrait profiter de l'occasion pour établir un réseau de couloirs de verdure. Ailleurs, la ville de Caledon a des couloirs de verdure éventuels reliés à l'escarpement de Niagara, à la moraine, aux vallées de la Credit et de la Humber, tous situés à l'intérieur de ses limites. Il serait logique que la ville joue un rôle de premier plan dans l'intégration des couloirs de verdure dans son champ de compétences.

Dans chaque bassin versant ou unité municipale, l'étape la plus importante consiste à mettre en place un mécanisme de coopération de manière à façonner et à appliquer une vision commune des couloirs de verdure. Il pourrait s'agir d'une Community Greenways Alliance qui réunirait les groupes suivants :

- les services locaux de planification municipale et des parcs/loisirs;
- le service régional de planification municipale (et le service des parcs, le cas échéant);
- l'office local de protection;
- les organismes fédéraux ou provinciaux qui possèdent des terrains ou mettent en oeuvre des programmes dans la région visée par les couloirs de verdure;
- les groupes d'intérêt locaux ou régionaux axés sur l'environnement ou les loisirs (par exemple, groupes d'excursionnistes ou de cyclistes, clubs de naturalistes, fiducies foncières);
- groupes locaux de développement communautaire (clubs philanthropiques, groupements d'entreprises, etc.);
- grands propriétaires privés ou aménagistes.

Ces suggestions portant sur la représentation au sein des comités d'aménagement des couloirs de verdure ne sont pas exclusives : par exemple, si un couloir de verdure particulier renferme plusieurs éléments d'intérêt historique ou architectural, un représentant du Comité consultatif local pour la conservation de l'architecture serait approprié. Si le couloir de verdure traverse de vastes étendues de terres agricoles, un représentant de la communauté agricole devrait siéger au sein des comités.

Ces alliances ont quatre buts :

- élaborer une stratégie communautaire sur les couloirs de verdure qui intègre les principaux couloirs de verdure et les voies de raccordement locales;
- recommander un plan de mise en oeuvre des divers éléments de la stratégie;
- coordonner des mandats et des tâches spécifiques entre les différents organismes ou groupes et établir des liens de partenariat;
- surveiller l'évolution de la mise en oeuvre et établir les priorités en vue d'actions futures.

Chaque alliance devrait retenir les services d'un consultant qui relèverait de cette alliance mais pourrait recevoir le soutien administratif de n'importe quel organisme concerné. Les alliances recevraient également un appui stratégique, des conseils techniques et une aide financière de la province.

Au cours de l'élaboration d'une stratégie, l'alliance consulterait la collectivité par le truchement de rencontres publiques et d'autres forums. Ses recommandations guideraient les organismes pertinents dans les activités reliées aux couloirs de verdure et permettraient de dégager un consensus en matière d'aménagement des couloirs de verdure.

VILLE DE CALEDON : COULOIRS DE VERDURE ÉVENTUELS

La ville de Caledon, située dans la partie nord-ouest de la biorégion du Grand Toronto, se trouve à l'intersection de quatre corridors de verdure d'intérêt provincial : l'escarpement de Niagara, la Oak Ridges Moraine, la vallée de la rivière Credit et la vallée de la rivière Humber. Bien que la région de Caledon ne possède pas de grand centre urbain, les villes de Bolton, de Caledon et de Caledon Est ainsi qu'une demi-douzaine de villages connaissent une très forte croissance. En raison surtout de ses beautés panoramiques, la ville de Caledon est soumise à d'énormes pressions visant l'aménagement de domaines ruraux.

La Commission de l'escarpement de Niagara, créée par le gouvernement provincial, est chargée de surveiller l'utilisation des terres sur une bande en bordure de l'escarpement de Niagara; son mandat est de protéger l'intégrité du milieux naturel et du paysage. Les terres publiques qui longent cet accident du relief sont intégrées à six parcs reliés par le sentier Bruce. Le sentier a été aménagé et est géré par une association sans but lucratif qui, par le concours du programme des parcs de l'escarpement, reçoit toutefois des fonds pour l'acquisition de terrains en vue de la construction d'une route permanente.

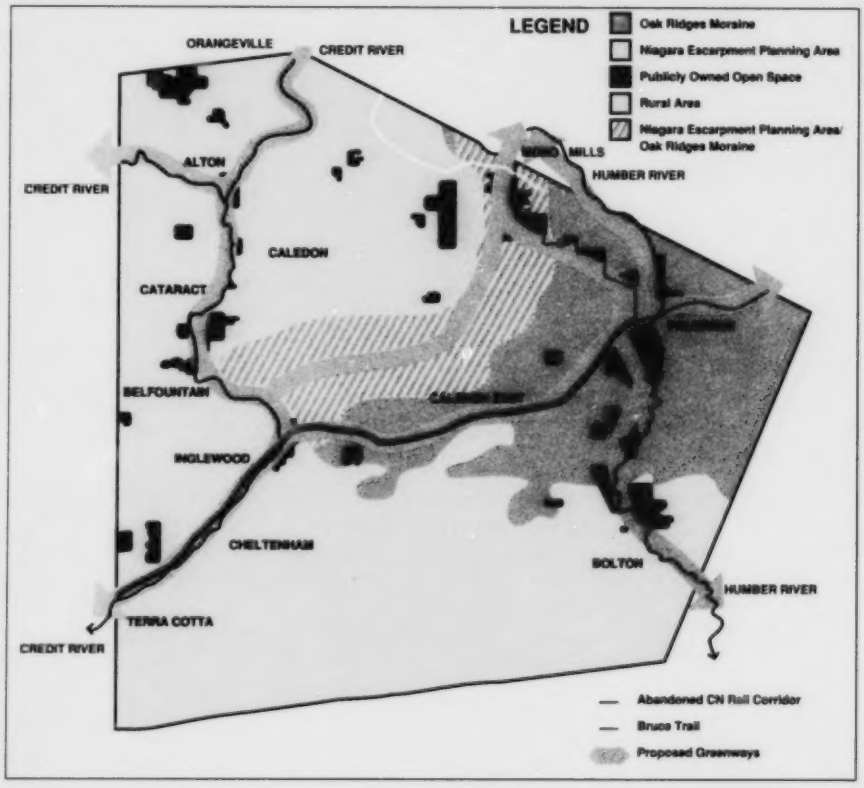
La Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority (MTRCA) a fait l'acquisition de nombreuses terres dans la vallée de la rivière Humber, entre Bolton et Mono Mills. Trois grands parcs fonctionnels, soit les zones de conservation d'Albion Hills, de Palgrave et de Glen Haffey, sont aménagés sur la Oak Ridges Moraine. La MTRCA a proposé d'ouvrir un sentier dans la vallée de la Humber, lequel serait relié à d'autres éléments du couloir de verdure dans la vallée. Le Humber Heritage Committee, qui représente les municipalités du bassin versant, tente de faire désigner la rivière Humber, rivière du patrimoine canadien. Une autre association de citoyens, Action to Restore a Clean Humber (ARCH), s'occupe également des questions touchant le bassin versant.

Le Credit Valley Conservation Authority (CVCA) a regroupé plusieurs espaces verts stratégiques en bordure de la rivière, dans les environs de Terra Cotta, d'Inglewood, de Belfountain, d'Alton et de Caledon Lake. De plus, le ministère des Richesses naturelles exploite le parc provincial Forks of the Credit, près de Cataract. Un programme d'aménagement d'un réseau continu de sentiers le long de la rivière Credit, entre le lac Ontario et Orangeville, a été lancé par la ville de Caledon, avec l'appui de tous les organismes gouvernementaux. Récemment, le CVCA a accepté de coordonner l'élaboration d'un plan général d'aménagement de ce réseau. Une association sans but lucratif, Friends of the Credit River Valley, participe a et appuiera ce projet.

La ville de Caledon a réussi à établir des liens est-ouest le long de l'escarpement de Niagara et de la Oak Ridges Moraine qui se chevauchent à Caledon et qui ont été reliés à plusieurs zones de conservation et au sentier Bruce. La ville a récemment fait l'acquisition d'un ancien corridor ferroviaire du CN, qui traverse la municipalité en diagonale, sur toute sa largeur; le corridor est aménagé de façon à devenir un sentier passif pour des activités non motorisées. Ce corridor stratégique relie de nombreux villages historiques de la région de Caledon et assure un lien direct entre les vallées de la Credit et de la Humber, l'escarpement de Niagara et la Oak Ridges Moraine.

Le sentier équestre Great Pine Ridge relie les secteurs est de la moraine et d'autres sentiers; il longe la moraine vers l'est. Il a été proposé par la MTRCA et l'Oak Ridges Moraine Planning Committee. En octobre 1991, on a tenu une assemblée publique pour discuter de la création de l'Oak Ridges Moraine Trail Association.

Carte 5.3 Ville de Caledon : couloirs de verdure éventuels



Le plan officiel de la ville de Caledon, adopté en 1976, est en cours d'examen. Compte tenu de l'étendue du réseau de couloirs de verdure existants et éventuels à Caledon et du nombre d'organismes et d'associations de citoyens impliqués, la ville a la chance unique de s'inspirer de ses réalisations et d'aménager un vaste réseau de couloirs de verdure complètement intégrés. Grâce à l'appui de la collectivité et à la coopération des propriétaires fonciers privés, il est possible d'établir des liens écologiques et récréatifs entre les terres publiques existantes.

La stratégie sur les couloirs de verdure serait intégrée au plan municipal officiel et à d'autres documents connexes (tels que les plans directeurs sur les loisirs). Le plan ferait partie de la planification communautaire au lieu d'être considéré comme un élément extérieur de la vie communautaire. Il énoncerait clairement les responsabilités en matière de mise en oeuvre et les rôles de leadership seraient définis au moyen de la négociation locale.

Une stratégie sur les couloirs de verdure tiendrait compte des besoins, des ressources et des aspirations de la collectivité, de même que des compétences et des intérêts de divers groupes et organismes. Parmi ces éléments, mentionnons :

- une analyse des ressources écologiques (aires naturelles, cours d'eau, eaux souterraines

d'importance, etc.) afin de repérer les grands secteurs de verdure et les voies de raccordement;

- une description des attraits récréatifs existants et éventuels, des sentiers et d'autres voies de raccordement;
- un inventaire des terres publiques existantes, de même que les propriétés destinées à l'acquisition publique, et des possibilités de réserver d'autres terres hautement prioritaires;
- une analyse des corridors visuels afin de protéger les beautés panoramiques et les attraits des couloirs de verdure proposés et de séparer les collectivités au besoin;
- l'intégration des principaux éléments patrimoniaux;
- l'élaboration de lignes directrices portant sur les terres publiques et leurs utilisations compatibles, telles que l'agriculture, etc.;
- l'évaluation des possibilités de développement économique compatible à l'intérieur ou à proximité des couloirs de verdure;
- l'établissement de lignes directrices sur la sécurité des utilisateurs des couloirs de verdure et des propriétaires adjacents et sur une garantie de protection, le cas échéant;
- l'élaboration de stratégies visant à améliorer les liens écologiques et récréatifs, le cas échéant;
- l'établissement d'une liste de priorités afin de créer ou de parachever les couloirs de verdure, de même que les mécanismes proposés et les responsabilités reliés à ces mesures.

Les alliances communautaires sur les couloirs de verdure ne seraient pas démantelées une fois les stratégies élaborées et approuvées. Elles continueraient à coordonner les activités de mise en oeuvre et de gestion. Par exemple, elles pourraient aider à définir la vocation des couloirs de verdure et à s'assurer qu'elle est toujours valorisée par la collectivité. Elles pourraient établir des liens de partenariat pour certains projets, surveiller les progrès réalisés et régler les problèmes à mesure qu'ils se présentent. Leur rôle principal serait de veiller à ce que les stratégies sur les couloirs de verdure ne soient pas simplement reléguer aux oubliettes, mais constituent un guide pour un vaste éventail d'actions concrètes.

Recommendations

39. La Commission royale recommande que des organismes provinciaux et locaux encouragent et appuient la création d'alliances communautaires sur les couloirs de verdure à l'échelle du bassin versant ou de la municipalité, le cas échéant. Des groupes d'intérêt régionaux, tels que Friends of the Credit River Valley, Action to Restore a Clean Humber et Save The Oak Ridges Moraine, devraient participer étroitement à la définition des unités les plus logiques pour ces alliances.

40. De plus, la Commission royale recommande que, dans l'élaboration de stratégies communautaires sur les couloirs de verdure, les alliances accordent un intérêt particulier à la nécessité :

- d'inciter les municipalités et d'autres organismes à intégrer le concept des couloirs de verdure;
- d'établir des liens compatibles avec un réseau global de couloirs de verdure pour la biorégion;
- d'accorder la priorité à la protection des écosystèmes et de fournir des occasions de loisirs à proximité du domicile;
- de mettre en place des mécanismes afin d'assurer la participation des propriétaires fonciers privés et des promoteurs.

41. Les stratégies communautaires sur les couloirs de verdure devraient être axées sur l'établissement d'une vision commune et d'un consensus au sein de la collectivité ainsi que sur l'engagement communautaire envers la concrétisation de cette vision. Dans l'établissement des couloirs de verdure, les collectivités devraient profiter des nombreuses vallées qui appartiennent déjà à des intérêts publics.

42. Les stratégies communautaires sur les couloirs de verdure devraient comprendre l'aménagement de grands couloirs continus dans les vallées suivantes :

ruisseau Grindstone
ruisseau Bronte
ruisseau Sixteen Mile
rivière Credit
rivière Humber
rivière Don
rivière Rouge
ruisseau Duffin
ruisseau Lynde
ruisseau Oshawa
ruisseau Bowmanville
ruisseau Wilmot
rivière Ganaraska
ruisseau Cobourg
ruisseau Shelter Valley

LE RÔLE DE LA PROVINCE DANS L'AMÉNAGEMENT DES COULOIRS DE VERDURE

Prenant la parole à l'Assemblée législative, le 17 décembre 1990, l'honorable Ruth Grier, ministre de l'Environnement, déclarait :

> Dans l'approbation sans équivoque que nous donnons aux principes de M. Crombie, les municipalités et les collectivités doivent voir une adhésion sans réserve à la planification écosystémique et aux valeurs fondamentales de la Commission . . . Nous avons l'intention d'adopter ces neuf principes, non seulement pour le secteur riverain, mais aussi au-delà du secteur riverain — dans le processus d'urbanisation de la région du Grand Toronto.

L'appui et l'aide de la province dans l'aménagement des couloirs de verdure devraient former un élément central de cet engagement. La province devrait s'assurer que les couloirs de verdure seront désormais intégrés à l'infrastructure des municipalités; lorsque les responsables de l'aménagement des terres discutent des besoins d'infrastructure, ils devraient accorder autant d'importance aux couloirs de verdure qu'aux routes, aux égouts, à l'électricité et à d'autres services essentiels.

Plusieurs formes d'engagement provincial envers l'aménagement de couloirs de verdure sont requises :

- un appui législatif et stratégique aux organismes provinciaux, aux offices de protection et aux municipalités;
- la participation directe à la mise en oeuvre dans certaines régions, notamment le long du secteur riverain et sur la Oak Ridges Moraine;
- une aide technique pour la conception et l'aménagement des couloirs de verdure, à l'appui des activités communautaires;
- une aide financière pour les activités de planification, l'acquisition de terres prioritaires ainsi que l'aménagement et l'entretien des sentiers;
- la coordination générale d'un réseau de couloirs de verdure dans l'ensemble de la biorégion.

En ce qui a trait au rôle du gouvernement provincial, il importe d'évaluer le bien-fondé d'une nouvelle loi sur les couloirs de verdure; une telle loi traduirait l'engagement du gouvernement ontarien à l'égard de ce concept, mais la Commission estime qu'elle n'est pas obligatoire à ce stade-ci. Toutefois, plusieurs modifications doivent être apportées à la loi existante afin de renforcer les mécanismes d'aménagement de couloirs de verdure.

De l'avis de la Commission, il est plus important pour la province d'accorder des stimulants pour la création de couloirs de verdure. Ces stimulants pourraient être de deux types : premièrement, ceux qui encouragent les municipalités et d'autres organismes à participer à la planification et à l'exécution des couloirs de verdure; deuxièmement, ceux qui assurent la participation des propriétaires fonciers privés.

Nombre de stimulants proposés dans le rapport de Ron Kanter (1990) intitulé *Space for All: Options for a Greater Toronto Area Greenlands Strategy* peuvent être appliqués aux couloirs de verdure. Par exemple, les propositions portant sur la création d'un fonds d'acquisition quinquennal de 100 millions de dollars et d'une fondation pour les espaces verts (Greenlands Foundation) méritent un examen plus détaillé.

Lorsque les responsables de l'aménagement des terres discutent des besoins d'infrastructure, ils devraient accorder autant d'importance aux couloirs de verdure qu'aux routes, aux égouts, à l'électricité et à d'autres services essentiels.

En général, l'acquisition de terres par le secteur public devrait être considérée comme l'ultime recours. Or, dans certains cas, notamment lorsque des raccordements entre les sentiers ou d'autres voies d'accès du public sont essentiels, aucune autre solution ne pourra être envisagée. À moins d'un appui financier considérable de la province, un programme d'aménagement de couloirs de verdure dans la biorégion sera amputé dès le début.

Toutefois, au lieu de prélever une certaine somme à même le Trésor, d'autres moyens plus efficaces peuvent être utilisés pour financer le projet. De la même façon qu'une taxe spéciale est actuellement prélevée sur les pneus pour financer l'élimination écologique des pneus, une taxe spéciale reliée à l'aménagement du territoire pourrait être prélevée afin que l'on puisse aménager des couloirs de verdure et contribuer ainsi à la santé de l'environnement.

Certains États américains prélèvent une surtaxe sur les droits de cession immobilière (Land Transfer Tax); cette surtaxe qui est habituellement de un à deux pour cent produit des recettes ajoutées lorsque les activités d'aménagement sont à leur apogée et lorsqu'un financement est requis pour protéger les couloirs de verdure.

Compte tenu de l'intérêt accordé par la collectivité aux couloirs de verdure, il semblerait tout à fait logique d'octroyer des fonds pour l'acquisition de terrains en fonction d'un système de contrepartie plutôt qu'en fonction du coût intégral. Encore une fois, l'expérience dans certains États américains tels que le New Hampshire fournit quelques possibilités intéressantes. Au lieu de fournir un taux préétabli de financement de contrepartie, les autorités autorisent les organismes locaux à «soumissionner» pour le financement en fonction de la capacité de payer de la collectivité, de la priorité accordée au projet, de la capacité à attirer un financement de contrepartie et d'autres facteurs.

Si un propriétaire foncier accepte de vendre des terres à un prix inférieur à celui du marché, la somme consentie peut être ajoutée aux fonds de contrepartie locaux, tout comme la valeur des terres ou des servitudes pour conservation consentie ailleurs dans le réseau local. Cette souplesse permet d'augmenter sensiblement les stimulants accordés à la créativité locale et maximise la valeur reçue pour chaque dollar public.

L'administration des subventions et autres programmes incitatifs pourrait être confiée à une fondation, la Greenways/Greenlands Foundation qui recueillerait également les dons à titre d'agent de la Couronne. La British Countryside Commission, un organisme voué à la protection de l'arrière-pays et qui remporte beaucoup de succès, en est un exemple. Entre autres, cette Commission mène des recherches sur l'évolution du paysage et les modèles de loisirs

L'aménagement de couloirs de verdure . . . pourrait représenter l'effort le plus grand axé sur les terres pour la conservation et les loisirs au cours des prochaines décennies . . . Il peut . . . communiquer un sentiment d'accomplissement et de responsabilité à des millions de personnes dans chaque collectivité. Les couloirs de verdure peuvent protéger des ressources hydriques, halieutiques, fauniques et récréatives indispensables qui font partie intégrante de la croissance des villes et des collectivités. S'ils parviennent à capter l'essence même de l'imagination et de l'audace qui animent le peuple américain, ils pourraient former ultérieurement les corridors qui relient les espaces libres, les parcs, les forêts et les déserts — et les Américains —, d'un océan à l'autre.

President's Commission on Americans Outdoors. 1987. *Americans outdoors: the legacy, the challenge*. Washington, D.C. : Island Press.

ainsi que sur de nouvelles conceptions de l'entretien et de l'appréciation du paysage. Elle collabore avec les organismes chargés de l'aménagement du territoire, fournit des conseils techniques et accorde des subventions aux propriétaires fonciers et aux organismes qui s'occupent de projets de conservation et d'accès public. Bien qu'elle accorde une grande importance au partenariat, elle ne possède pas de terres et ne les gère pas directement.

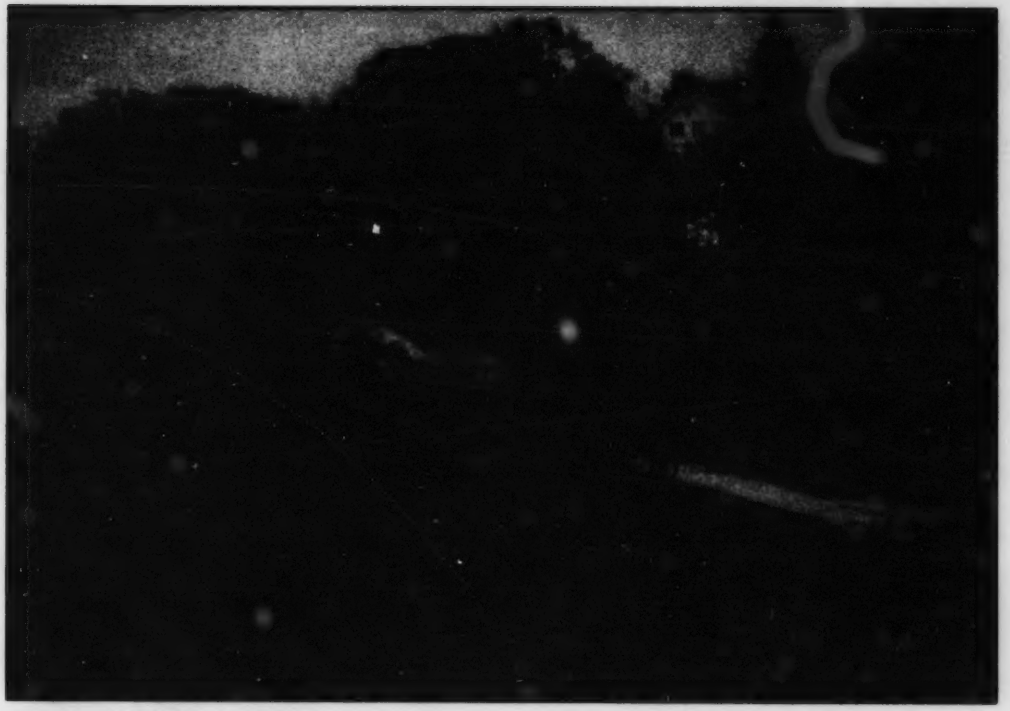
Étant donné ses initiatives actuelles, le gouvernement provincial est déjà fortement impliqué dans l'aménagement de couloirs de verdure le long du secteur riverain et dans les secteurs avoisinant la Oak Ridges Moraine et l'escarpement de Niagara. Ailleurs dans la biorégion et dans d'autres parties de l'Ontario, le gouvernement provincial devrait agir à titre de catalyseur et manifester son appui aux initiatives locales, et en tant que partenaire, il devrait fournir de nouveaux outils ainsi que son appui financier pour l'aménagement de couloirs de verdure.

RECOMMENDATIONS

43. La Commission royale recommande que la province accorde une grande priorité à la présentation d'un ensemble de lois comme suit :

- modifications aux articles pertinents de la *Loi sur les offices de protection de la nature* afin de clarifier les responsabilités des offices de protection de la nature en ce qui a trait à la protection de l'environnement et aux activités récréatives associées aux couloirs de verdure;
- modifications à la *Loi sur l'aménagement du territoire* qui requiert que, dans le cas d'aménagements, les vallées, les terres humides et d'autres milieux naturels importants soient réservés à un organisme public ou protégés par le secteur privé au moyen de mécanismes permanents tels que des servitudes pour la conservation; cela s'ajouterait aux terres réservées à la création de parcs;
- présentation d'une loi habilitante afin d'autoriser les municipalités, les offices de protection et les organismes de conservation sans but lucratif à maintenir des servitudes pour conservation de manière que les autorités locales puissent utiliser cette importante méthode de conservation.

44. De plus, la Commission royale recommande, qu'en vertu de la *Loi sur l'aménagement du territoire* le gouvernement provincial élabore une politique concernant l'intégration des stratégies d'aménagement de couloirs de verdure aux plans officiels municipaux et qu'il détermine les éléments qui seront visés dans cette stratégie.



Sentier de la vallée de la Meewasin, à Saskatoon

45. La province devrait créer une section des couloirs de verdure et des sentiers dans le ministère approprié qui serait chargée de coordonner les politiques, programmes et activités dans l'ensemble de l'Ontario et agirait comme source d'aide et d'assistance technique pour les sphères de compétences locales.

LE RÔLE DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

La plupart des activités reliées aux couloirs de verdure impliquent des organismes provinciaux ou municipaux, mais le gouvernement fédéral peut jouer un rôle de soutien, de diverses façons : par exemple, il pourrait adopter un énoncé d'aide pour les ententes de partenariat visant les terres fédérales ou officialiser le processus d'élimination des emprises ferroviaires abandonnées qui, dans certains cas, pourraient constituer d'importants liens récréatifs.

A l'heure actuelle, lorsqu'une voie ferrée est abandonnée, les autorités fédérales ne possèdent aucun droit sur la propriété, laquelle revient à la compagnie ferroviaire. Cette dernière peut ainsi morceler les emprises et les vendre à son gré ou les réserver pour le développement immobilier (solution la plus rentable dans les centres urbains).

Le gouvernement fédéral peut aussi utiliser ses pouvoirs de taxation pour encourager les propriétaires fonciers privés à participer à l'aménagement des couloirs de verdure. Avec le temps, certains propriétaires dévoués à l'intérêt public accepteront de donner leurs terres pour l'aménagement de couloirs de verdure, mais un don de bien immeuble à la Couronne ou à un organisme de charité sans but lucratif est une «disposition réputée» aux fins de l'impôt : le donateur est passible d'impôt sur des gains élevés en capital, même s'il a fait don d'un bien dans l'intérêt public.

L'injustice de cette situation a été reconnue dans les cas où des objets culturels sont donnés, conformément à la *Loi sur l'exportation et l'importation de biens culturels*, qui les exempte d'être considérés comme des gains en capital dans la déclaration d'impôt sur le revenu du donateur. Des institutions non fédérales désignées sont également autorisées à émettre des reçus pour dons de charité équivalentes à ceux émis pour des dons à la Couronne, qui peuvent procurer un avantage fiscal au donateur. Un traitement semblable est requis pour les personnes qui font don de terres naturelles ou d'intérêts sur les terres. Sinon, une peinture représentant un paysage naturel pourrait être traitée de façon plus favorable que le don de la terre elle-même.

Recommendations

46. La Commission royale recommande que le gouvernement du Canada encourage ses ministères et organismes à coopérer autant que possible à l'aménagement de couloirs de verdure impliquant des terres fédérales.

47. De plus, la Commission royale recommande que le gouvernement fédéral, en coopération avec les provinces et les compagnies de chemin de fer, cherche à établir des procédures officielles adéquates pour la disposition des emprises abandonnées, de manière qu'il puisse en faire l'acquisition ou les réserver à des fins futures comme corridor de couloirs de verdure, si un palier de gouvernement juge cette utilisation souhaitable.

48. Le gouvernement fédéral devrait présenter la loi appropriée ou apporter les modifications appropriées afin de permettre que des terres importantes, ou des intérêts sur les terres, soient donnés à des organisations qualifiées sans entraîner d'évaluation des gains en capital et autoriser l'utilisation d'un crédit d'impôt égal à la valeur totale du don.

CHAPITRE 6 : LE SECTEUR RIVERAIN EN HIVER

Le réseau de couloirs de verdure proposé dans le chapitre précédent offre à plus de gens l'occasion de profiter du secteur riverain. Ceux qui visitent couramment le rivage pendant la saison froide savent à quel point il est magnifique toute l'année. Toutefois, la plupart des gens présument qu'il ne peut y avoir d'activités extérieures enrichissantes qu'en été dans le secteur riverain de la biorégion du Grand Toronto. C'est pourquoi il est utile d'étudier les possibilités du secteur riverain et de ses vallées fluviales pour donner aux gens le loisir de vivre des expériences différentes, mais tout aussi mémorables, pendant les mois froids, de la mi-septembre à la mi-mai. Harbourfront et les plages situées à l'est de la ville de Toronto sont des exemples de zones riveraines déjà bien utilisées toute l'année.

En avril 1990, le Board of Trade de la communauté urbaine de Toronto suggérait à la Commission royale d'entreprendre une étude sur «les possibilités d'accroître les activités de loisir et de divertissement en hiver le long du secteur riverain central». En conséquence, la Commission a réuni un groupe de travail formé des représentants d'organismes locaux et régionaux, y compris le Board of Trade pour étudier les façons de favoriser les activités de plein air et préparer un rapport à ce sujet. Le document de travail intitulé *Le secteur riverain en hiver*, publié par la Commission en décembre 1991 (Klinger), était destiné à promouvoir l'utilisation toutes-saisons du secteur riverain du Toronto métropolitain.

De Burlington Bay jusqu'à la rivière Trent, beaucoup de sites se prêtent à une meilleure utilisation toutes-saisons du secteur riverain, à peu de frais.

Le secteur riverain du Grand Toronto s'étend sur une longueur de plus de 175 kilomètres (109 milles) et il comprend une diversité impressionnante de sites — depuis les paisibles régions sauvages naturelles jusqu'aux tours d'habitation en copropriété adjacentes aux autoroutes et aux installations commerciales et touristiques avoisinantes. De Burlington Bay jusqu'à la rivière Trent, beaucoup de sites se prêtent à une meilleure utilisation toutes-saisons du secteur riverain, à peu de frais.

PROMOUVOIR L'UTILISATION DU SECTEUR RIVERAIN EN HIVER

L'aménagement graduel d'un réseau de couloirs de verdure augmentera l'utilisation toutes-saisons du secteur riverain du Grand Toronto. Les municipalités et les offices de

protection de la nature auraient avantage à partager tout renseignement pertinent et à participer à des études mixtes d'utilisation du secteur riverain. Les municipalités pourraient également apporter leur contribution en adoptant et en mettant en oeuvre des politiques relatives à six objectifs principaux :

- permettre l'accès toutes-saisons du secteur riverain;
- améliorer le climat extérieur;
- fournir des installations pour des activités toutes-saisons;
- accroître les possibilités de contact avec la nature toute l'année;
- créer un environnement plus sûr pour les utilisateurs;
- favoriser la tenue de manifestations et de programmes d'hiver.

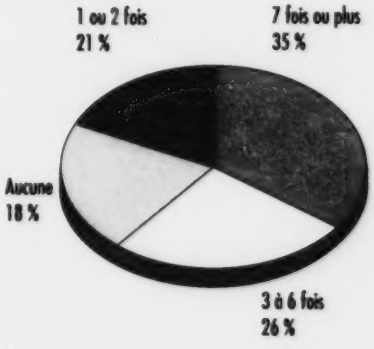
PERMETTRE L'ACCÈS TOUTES-SAISONS DU SECTEUR RIVERAIN

L'accessibilité aux zones récréatives est un élément clé du programme visant à la promotion de l'utilisation toutes-saisons. La variété des passages pour piétons, depuis les larges promenades du Harbourfront de Toronto jusqu'aux modestes pistes de randonnée et sentiers de la nature que l'on trouve dans le Rattray Marsh de Mississauga ou dans la vallée de la rivière Rouge de Scarborough, reflète la diversité du secteur riverain et des vallées fluviales de la biorégion; il faut conserver cela tout en reliant les divers points d'intérêt par des sentiers plus accessibles.

Le réseau de couloirs de verdure proposé par la Commission royale serait ouvert aux piétons et aux cyclistes, et fournirait un accès continu aux promenades, aux parcs et aux espaces libres au bord de l'eau, et les relierait aux régions avoisinantes. Ce réseau devrait être sûr et accessible tout en reliant les zones riveraines et les vallées des rivières. Le tracé du couloir de verdure du secteur riverain devrait être évalué en fonction de ses possibilités d'utilisation durant toute l'année, pour les piétons, les cyclistes et autres, y compris les personnes âgées et celles qui sont aux prises avec des difficultés physiques, tout en reconnaissant que certaines sections ne pourraient être accessibles qu'en saison. Des toilettes et des établissements de vente d'aliments devraient aussi être installés aux carrefours appropriés et ouverts au public, pendant toute l'année si possible. Pour que le

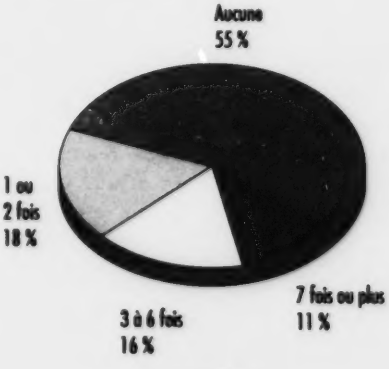
Visites sur le secteur riverain

Visites estivales



Moyenne = 10,0

Visites hivernales



Moyenne = 3,8

Les répondants visitent le secteur riverain en moyenne 10 fois durant l'été et 4 fois durant l'hiver.

Source : Environics Poll. 1991.

secteur riverain soit utilisé dans toute son extension, il faudrait aussi qu'il soit desservi toute l'année par un service régulier de transport en commun, avec des abris conçus pour être confortables pendant la saison froide.

Les terrains de stationnement le long du secteur riverain devraient être intégrés au milieu environnant; un nombre limité de ces espaces, judicieusement placés, permettraient d'accueillir ceux qui ne peuvent parcourir à pied de longues distances et qui aiment visiter le rivage ainsi que ceux qui désirent rester à l'intérieur d'une voiture stationnée pour regarder le lac.

AMÉLIORER LE CLIMAT EXTÉRIEUR

Le climat du secteur riverain de la biorégion du Grand Toronto est régi par la proximité des Grands Lacs; par rapport aux régions de l'intérieur, les températures y sont plus élevées d'environ 3° C en hiver et plus fraîches d'environ 1,5° C en été. L'influence des lacs entraîne en hiver une constante alternance de gel et de dégel, ce qui rend souvent le temps imprévisible et l'utilisation des espaces extérieurs intermittente.

Dans la région de Toronto, la direction moyenne quotidienne des vents dominants varie selon la saison. En hiver, les vents dominants proviennent de l'ouest dans 50 p. 100 des cas. Au printemps, ils soufflent de l'ouest seulement dans 4 p. 100 des cas, et du nord-ouest dans 42 p. 100 des cas. On a des vents du sud-ouest dans 61 p. 100 des cas en été, et de l'ouest-nord-ouest dans presque 50 p. 100 des cas en automne.

Il y a des villes du nord, au climat plus rigoureux, qui ouvrent leurs installations pendant toute l'année, mais le plus difficile, dans des villes comme Toronto, où le temps est moins prévisible, est d'utiliser le processus d'aménagement urbain pour améliorer les conditions éoliennes et maximiser l'exposition au soleil; il n'est pas toujours nécessaire d'investir des montants substantiels dans des installations toutes-saisons.

Il y a deux moyens de base pour réduire la vitesse du vent en un endroit donné : planter de la végétation ou ériger des structures, comme des talus, des murs et des écrans. Les talus, auxquels on peut ajouter des arbres et des arbustes, sont des remparts efficaces contre le vent en toute saison, le degré d'efficacité étant proportionnel au degré de densité des plantations. Par exemple, une plantation très serrée de conifères peut réduire jusqu'à 80 p. 100 la vitesse et la force du vent, mais cet effet ne se fait sentir que sur une faible distance (environ cinq hauteurs d'arbre) en raison de la déflexion de l'air vers le sol qui se produit en aval. Une plantation plus aérée réduit l'effet de protection mais en augmente la portée.

Les rapports entre le microclimat et l'utilisation de l'environnement extérieur au cours de la période froide ont été étudiés dans divers endroits. Par exemple, des études faites en Scandinavie démontrent que, les jours où la température baisse jusqu'à 10° C, mais où il n'y a pas de vent, les gens se sentent confortables sans éprouver le besoin de vêtements chauds et ils utiliseront volontiers les espaces libres extérieurs.

Une étude récente concluait qu'on pourrait adoucir le microclimat de Toronto en ayant recours à des abris contre le vent, et ainsi gagner environ 56 jours où les activités extérieures seraient plus agréables — ce qui se traduit, pour une année, par une augmentation de près de 50 p. 100 de l'utilisation des parcs par rapport à l'actuelle saison de base de dix-huit semaines. (Voir figure 6.1) Comme les températures ambiantes de mars, avril et mai sont juste au-dessous de ce seuil de confort de 10° C, mais que les jours allongent et que l'ensoleillement augmente, les techniques de protection contre le vent et d'amélioration de l'ensoleillement pourraient faire monter la température locale et favoriser l'utilisation de ces zones.

En octobre et en novembre, les températures sont encore dans la marge de confort; l'humidité et le vent restent cependant des facteurs à considérer pour assurer un certain confort aux utilisateurs.

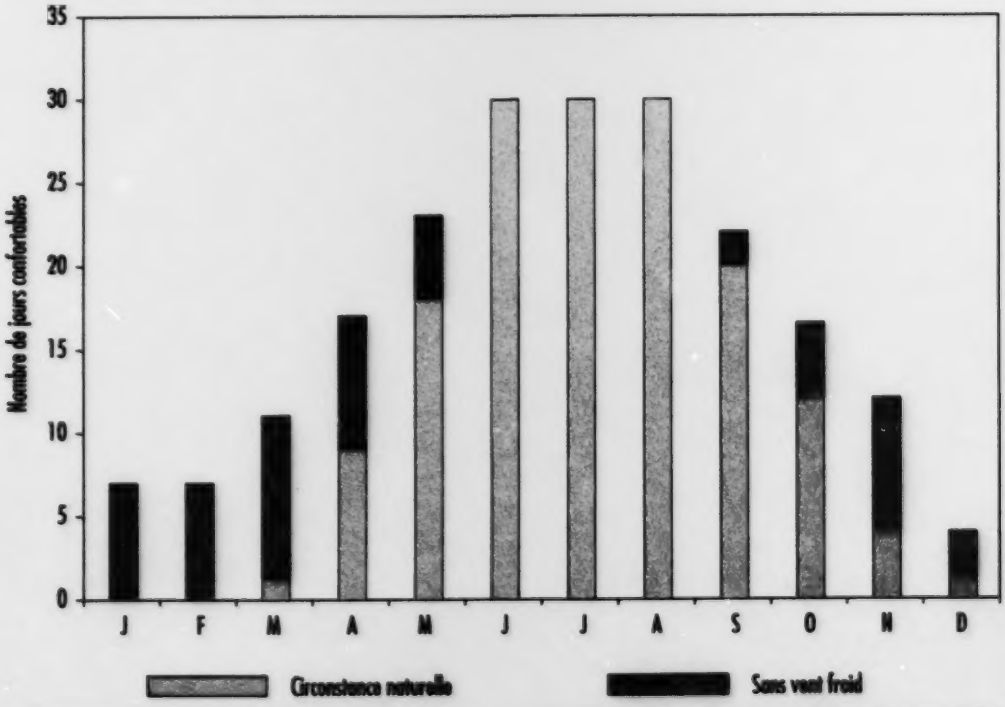
Les constructions hautes et massives peuvent jeter une ombre enveloppante qui s'étend sur des distances étonnantes, ce qui influe sur les expériences des gens qui ne s'en approchent jamais.

Hiss, T. 1990. *The experience of place*. New York : Alfred A. Knopf.

Des études portant sur les effets de l'aménagement immobilier sur les conditions d'exposition au vent et au soleil et sur les piétons circulant au niveau de la rue ont été faites localement et dans d'autres parties du monde. À San Francisco, on a récemment élaboré et adopté des normes d'accès au soleil et de confort au vent en modifiant la forme, la hauteur, la densité et la marge d'isolement des immeubles pour éviter que les espaces libres accessibles aux piétons ne reçoivent trop d'ombre et que les vents ne soient renforcés par l'effet de canalisation que causent les constructions.

Comme les espaces libres utilisables au centre-ville et dans le secteur riverain de San Francisco rétrécissaient continuellement par suite d'un aménagement intensif, les résidents de cette ville ont mis de l'avant la «Proposition K», adoptée par les électeurs en 1984. Cette proposition stipule que, sous la compétence du service des parcs et des loisirs, tous les parcs publics et espaces libres doivent conserver leur exposition au soleil, depuis une heure après le lever du soleil jusqu'à une heure avant son coucher, toute l'année. Après le référendum, on a aussi adopté plusieurs modifications concernant l'exposition au soleil des trottoirs et d'autres espaces libres.

Figure 6.1 Augmenter l'utilisation des parcs toute l'année en enlevant les effets refroidissants du vent



Source: Klinger, X. 1991. *Le secteur riverain en hiver : son utilisation toutes-saisons dans la communauté urbaine de Toronto*. Documents de travail du Centre de documentation sur le secteur riverain nº 9. Toronto : Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto (en traduit).

On avait élaboré en 1974 des directives visant à protéger contre le vent les espaces libres du centre de Toronto, mais elles ne font pas partie des politiques du Plan officiel. Actuellement, on encourage les promoteurs immobiliers à évaluer les répercussions de leur projet sur le microclimat environnant, mais on leur demande rarement de le modifier puisque c'est seulement au dernier stade du processus d'approbation que les effets du vent sont évalués.

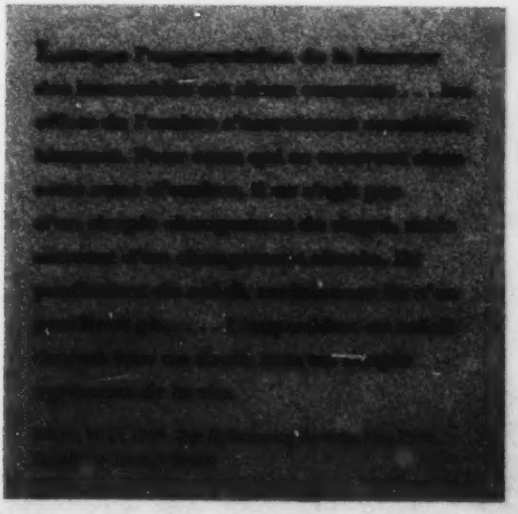
Dans une étude effectuée en 1991, dans le cadre de Cityplan '91, pour la ville de Toronto, on a examiné et analysé les effets des immeubles sur les vents au niveau de la rue, ainsi que les effets combinés des conditions de vent et d'ensoleillement sur le bien-être des piétons. On y recommandait l'établissement de procédures et de normes visant à préserver l'exposition au soleil des trottoirs, des parcs et des espaces libres du centre-ville; l'étude confirmait aussi le rôle crucial des conditions de vent et d'ensoleillement sur les activités extérieures en particulier au printemps et à l'automne. Les auteurs recommandaient en outre qu'on effectue d'autres études pour déterminer les normes de rendement qui protégeraient les piétons contre les vents forts que pourraient entraîner les futurs aménagements immobiliers, tels ceux qui ont été proposés pour les terrains ferroviaires.

Plusieurs projets scandinaves ont mis en évidence les améliorations microclimatiques apportées par des formes architecturales, comme les cours intérieures ou les immeubles qui servent de brise-vent. Des études démontrent que l'utilisation de la cour pourrait être prolongée d'environ six semaines, en particulier au printemps, si l'on applique le critère de confort de 10°C. On parvenait à cette amélioration en appliquant des directives d'urbanisation à chaque ensemble résidentiel : la hauteur des immeubles passait graduellement de deux étages à l'extrémité sud de la cour jusqu'à six au nord pour arrêter les vents dominants froids tout en permettant une exposition maximale au soleil.

Petite «plage de soleil» au High Park de Toronto

Bien que les autorités concernées aient une idée d'ensemble des avantages qu'on peut retirer en améliorant le degré de confort à l'extérieur, elles pourraient élaborer et mettre en application des politiques, des normes et des directives plus appropriées. Par exemple, l'adoption de normes de confort relatives au vent et à l'ensoleillement se révéleraient utiles dans l'aménagement de tous les parcs, espaces libres et promenades du secteur riverain qui sont accessibles au public. Des directives connexes pourraient s'appliquer à la conception des endroits où les promeneurs peuvent s'asseoir et des passages situés dans les zones protégées des vents de l'hiver, qui sont à l'abri mais qui n'obstruent pas la vue.

On peut aussi aménager des «plages de soleil» dans des endroits appropriés au bord de



Grille brise-vent, Main Street Mall, Buffalo, New York

l'eau pour promouvoir les activités extérieures en saison creuse. Ce terme s'applique à des zones semi-encloses où pourraient s'asseoir les promeneurs tout en profitant d'une exposition directe au soleil et d'une protection contre le vent : c'est là un moyen d'assurer l'exposition au soleil dans des sites particuliers. Ces «plages», qui sont particulièrement intéressantes en bordure du lac, peuvent être créées au moyen d'écrans paysagers ou autres qui peuvent faire obstacle au vent tout en permettant aux utilisateurs d'admirer le paysage et la vue du lac.

Les murs et les grilles brise-vent sont aussi de bonnes solutions pour couper le vent aux entrées des promenades et des parcs et le long des routes. Les grilles brise-vent pourraient être faites de matériaux transparents, comme ceux qui ont été proposés pour protéger les passages piétonniers dans la ville de Buffalo. Ornées de plantes grimpantes ou autres, elles pourraient devenir d'importants éléments esthétiques caractéristiques des parcs.

Fournir des installations pour des activités toutes-saisons

Les renseignements disponibles sur l'utilisation estivale indiquent que, lorsqu'ils se rendent au secteur riverain, les gens préfèrent en général marcher, s'asseoir et profiter de la nature. Les données limitées dont nous disposons indiquent que ces activités, et d'autres comme le patinage, demeurent les activités extérieures les plus populaires dans le secteur riverain au cours de la saison froide.

Le froid, la neige et la glace font obstacle aux activités récréatives extérieures durant les mois d'hiver, particulièrement dans le secteur riverain. Pour rentabiliser les investissements et maximiser l'utilisation des parcs, on devrait étudier à nouveau les installations de loisirs et de sports déjà existantes dans le secteur riverain et chercher des moyens de maximiser l'utilisation toutes-saisons. Par exemple, les courts de tennis pourraient servir de patinoires en hiver, tandis

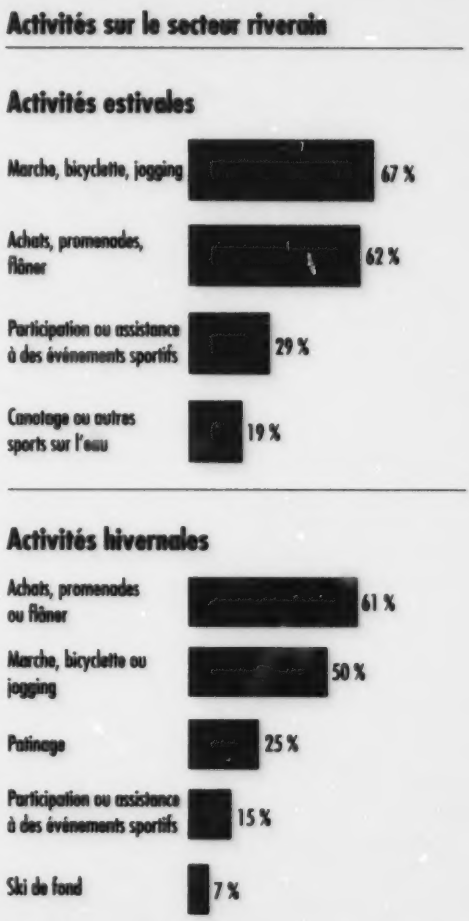
que les piscines pourraient être extérieures en été et couvertes en hiver.

Les améliorations apportées aux installations du secteur riverain devraient être faites en fonction des intérêts et des besoins des utilisateurs tant locaux que régionaux, ce qui peut être déterminée à la suite de sondages, si nécessaire. La consultation du public aiderait également à préciser les endroits qui sont plus susceptibles d'être utilisés pendant toute la saison froide et qui réclament une attention immédiate. Il faudrait accorder une attention spéciale aux besoins des personnes âgées, des personnes qui sont aux prises avec des difficultés physiques, des femmes, des enfants, des adolescents, des familles et des communautés ethniques.

Par temps froid, la durée des sorties récréatives dépend en partie de la température de l'air et de la protection contre le vent. En hiver, les gens peuvent en moyenne marcher dix minutes avant d'éprouver le besoin de se réchauffer, alors que les personnes âgées et les enfants sont plus susceptibles au froid. En général, les sorties, plus brèves qu'en été, ont un but précis, comme des attractions, et dépendent des installations disponibles (toilettes, endroits abrités où s'asseoir et manger, etc.). Des études plus poussées du comportement des divers groupes d'utilisateurs sont nécessaires pour que l'on puisse préciser la durée du déplacement et le temps de séjour d'une visite au secteur riverain en hiver.

La population utilisera davantage, et pour de plus longues visites, les parcs du secteur riverain si les installations sont situées à l'emplacement de points d'intérêts bien choisis près des sentiers. Des abris contre le vent, la pluie et la neige, qui permettent tout de même aux promeneurs de profiter de la vue du lac, encourageraient ceux-ci à prolonger leur visite dans le secteur riverain malgré la venue du temps froid. Les meilleurs emplacements incluent les lieux où les visiteurs aiment s'attarder ou s'asseoir, comme les sites panoramiques et le long des sentiers; on pourrait y ajouter des établissements de vente d'aliments et des toilettes.

Les installations existantes des parcs pourraient être modifiées en vue d'une utilisation



Participation des répondants aux activités estivales et hivernales.

Source : Environics Poll. 1991.

toutes-saisons. Par exemple, les belvédères pourraient devenir des abris en hiver : il suffirait de les fermer temporairement au moyen de panneaux transparents ou de verre. On pourrait même les doter de poêles et de bois de chauffage où se réchaufferaient les gens qui restent longtemps dans le parc.

En général, les parcs et le secteur riverain des villes ne disposent pas suffisamment d'endroits où s'asseoir. Pour promouvoir l'utilisation toutes-saisons de ces secteurs, il faudrait élaborer et mettre en application des normes et des directives sur la disponibilité d'endroits où s'asseoir

dans les parcs et les promenades. La plupart des sièges actuels sont inutilisables en hiver : les bancs et les marches de béton sont trop froids et l'on hésite à s'asseoir à l'ombre et au vent ou sur un siège couvert de neige.

Au besoin, et surtout si l'exposition au soleil est limitée en période de pointe, on devrait envisager la possibilité d'utiliser des sièges amovibles. Des chaises et des bancs amovibles permettent aux utilisateurs de profiter au maximum des conditions de soleil ou d'ombre. En outre, des sièges déplaçables permettent aussi bien l'isolement que l'interaction sociale : à Paris, New York, Londres et Stockholm, nombre de parcs sont pourvus de sièges amovibles, dont certains, comme les petites chaises des jardins du Luxembourg, sont devenus l'emblème du parc.

On invoque souvent le vandalisme et le vol pour ne pas recourir à cette solution. L'expérience du Metropolitan Museum of Art de New York va pourtant en sens contraire : on a placé devant l'escalier principal 200 chaises amovibles, qu'on laisse à l'extérieur 24 heures par jour, sept jours par semaine. On a estimé qu'il était plus rentable de remplacer les chaises volées que de les faire entreposer chaque soir.

Accroître les possibilités de contact avec la nature

L'un des attraits naturels du plein air est le caractère saisonnier de ses paysages. Bien des endroits attirent les visiteurs grâce à leurs caractéristiques naturelles : on aime marcher tranquillement pour apprécier les couleurs de l'automne; certaines familles cherchent à se renseigner sur les plantes et les animaux en visitant les réserves ou les aires de conservation de la faune; d'autres prisent l'aspect spectaculaire des falaises.

Quelquefois, certains panoramas sont enchanteurs en hiver — un paysage recouvert de neige, par exemple — mais ils perdent de leur intérêt en été. Pour profiter du secteur riverain en toute saison, il faudrait

Chaises amovibles dans les jardins du Luxembourg, Paris

donner aux visiteurs l'occasion de participer à diverses activités :

- observer les oiseaux et les papillons durant leurs migrations de printemps et d'automne;
- observer les empreintes laissées par les animaux dans la neige;
- observer et nourrir la sauvagine d'hiver;
- contempler le lac gelé et l'aspect sculptural des vagues glacées de l'hiver;
- observer avec intérêt les arbres et les arbustes en hiver : écorce, structures des branches et baies qui y demeurent accrochées;
- profiter des expériences saisonnières que représentent le calme et l'odeur de la neige fondante en hiver, les couleurs changeantes en automne, les brises tièdes au printemps et la douceur des journées en été.

Des jardins odoriférants, dont on peut toucher les éléments, pourraient rapprocher des plaisirs de la nature ceux dont la vue est limitée ou ceux qui peuvent difficilement se déplacer. Seuls quelques sites riverains, tels que les Royal Botanical Gardens à Burlington et le jardin Rosetta McClain à Scarborough, offrent actuellement cette possibilité.

La mise en valeur des points de vue doit être faite en fonction du temps, de la lumière ambiante et des couleurs de chaque saison. On devrait s'assurer que les écrans ou grilles brise-vent ne masquent pas la vue. Comme, en hiver, le soleil est bas et les ombres sont longues, on pourrait exploiter la complexité des grilles, des treillis, des sculptures et des plantations pour créer des paysages d'hiver imaginatifs qui rehaussent l'attrait du parc. De même, des structures saisonnières complexes pourraient découler d'une utilisation judicieuse de la lumière naturelle, de la glace et de l'énergie cinétique du vent. On devrait aussi étudier la possibilité d'utiliser l'eau du lac pour des fontaines, des cascades, des bassins ou des canaux qui seraient artificiellement gelés pour créer des surfaces lisses destinées aux patineurs et aux joueurs de hockey.

On devrait établir des centres d'interprétation de la nature, ouverts toute l'année, dans certains parcs régionaux constitués en grande partie de zones naturelles, de boisés, de marais et de terres humides. Les sentiers de la nature pourraient être ponctués d'endroits abrités pour l'observation et la description des espèces naturelles, des habitats et de la géomorphologie. On pourrait élaborer des programmes éducatifs d'hiver, qui se dérouleraient à l'extérieur et seraient spécialement destinés aux enfants. Il pourrait s'agir de jeux, de randonnées dans la nature, de promenades d'exploration, d'observation des oiseaux et de découvertes d'animaux en suivant leurs pistes.

Comme, en hiver, le soleil est bas et les ombres sont longues, on pourrait exploiter la complexité des grilles, des treillis, des sculptures et des plantations pour créer des paysages d'hiver imaginatifs qui rehaussent l'attrait du parc.

CRÉER UN ENVIRONNEMENT PLUS SÛR POUR LES UTILISATEURS

Comme c'est la présence d'autres personnes qui rend un endroit sûr, il faut en conclure que plus nombreux sont les gens à un site donné du secteur riverain, plus ils se sentent en sécurité. Plus ils se sentent en sécurité, plus ils ont tendance à visiter un endroit — et c'est là un facteur particulièrement important durant la saison froide alors que la fréquentation des parcs baisse et que les jours raccourcissent.

Grâce au couloir de verdure proposé, on pourrait rendre plus sûr et plus attrayant l'accès à certaines parties du secteur riverain en établissant des liens entre la ville et le lac, entre les bureaux du centre-ville et les parcs riverains, comme entre les quartiers et le bord de l'eau, au cours des mois d'hiver.

Pour arriver à concevoir des sites récréatifs et des sentiers qui offrent confort et sécurité, il faut tenir compte du taux de fréquentation et de son incidence sur la sécurité. Il faut prévoir la configuration et le type de végétation, l'éclairage approprié et l'emploi judicieux des affiches en plus de tenir compte des facteurs climatiques comme le vent et la glace; partout où cela est possible, il faut parer au mauvais temps et améliorer la sécurité.

Avec des structures bien situées et des installations bien conçues ainsi que la tenue de manifestations divertissantes, les foules seraient attirées vers le secteur riverain, ce qui renforcerait le sentiment de sécurité de chaque visiteur.

Rendre plus facile la tenue de manifestations et de programmes d'hiver

Jusqu'à maintenant, la programmation de manifestations spéciales et de festivals dans le secteur riverain a été principalement axée sur la saison estivale, tandis que l'organisation d'activités de plein air traditionnelles en hiver était rendue plus difficile en raison des changements climatiques imprévisibles et de la hausse des températures. Certaines villes ont parrainé des manifestations et des festivals d'hiver qui n'ont pas eu de succès parce que la neige et le froid, sur lesquels on comptait, n'étaient pas au rendez-vous.

Pour favoriser la venue des touristes et exploiter les possibilités récréatives du secteur riverain, il faudrait miser sur les manifestations et les activités qui ne sont pas axées sur la glace et la neige. Les divertissements devraient être mis en place pour faire ressortir les caractéristiques uniques du secteur riverain : décoration d'arbres de Noël, feux de joie et sports d'été adaptés à l'hiver, comme le camping, les marathons, les triathlons et le canoë, pourraient être à la base de festivals réussis. Les planificateurs de manifestations de ce genre devraient prendre en considération les besoins des communautés avoisinantes, particulièrement en ce qui a trait aux problèmes de circulation, de stationnement ou autres qui pourraient se poser. Il faudrait aussi s'efforcer de favoriser l'organisation communautaire des manifestations annuelles, qu'elles aient lieu à l'intérieur ou à l'extérieur.

À Toronto, durant la saison froide, il y a des manifestations spéciales dans le secteur riverain, mais elle se tiennent souvent à l'intérieur, dans des endroits particuliers, comme Harbourfront, Ontario Place et Exhibition Place. Le quai York, au Harbourfront de Toronto, est un bon exemple de site populaire, tant pour les activités aquatiques récréatives et éducatives en été que pour le patinage et les autres activités en hiver. Plus au nord, le Nathan Phillips Square sert de lieu de rendez-vous pour de nombreuses manifestations promotionnelles, comme les campagnes de financement et les expositions d'art. Le Square, situé devant l'hôtel de ville de Toronto, est un coin de fraîcheur dans la ville : on y trouve en été une atmosphère de parc qui plaît à des centaines de gens qui viennent s'y asseoir pour le repas du midi ou simplement se détendre au soleil. À d'autres moments de l'année, le bassin aux reflets changeants devient une patinoire tandis que les tenanciers d'établissements de vente d'aliments offrent leurs services au public. Des activités de plein air populaires, comme le patinage, devraient pouvoir se poursuivre le long du secteur riverain.

Le carnaval d'hiver de Québec a lieu depuis plus de 35 ans. D'une durée de 11 jours, ce carnaval, qui se tient en février tous les ans, comprend des activités extérieures comme le patinage le long de la rivière Saint-Charles sur 3,8 km (2 milles), une périlleuse course en canoë sur le fleuve Saint-Laurent à moitié gelé, un concours de sculptures sur glace et de l'équitation sur glace. On organise aussi de nombreuses manifestations à l'intérieur, comme une partie de plage, un concours de coiffure et de maquillage exotiques, un défilé de mode auquel participent des designers canadiens et une soirée casino.

Ottawa tient également un festival annuel en février, le festival Bal de neige, qui dure dix jours. Les activités estivales adaptées qu'on y propose vont du golf sur la neige à un triathlon comprenant le patinage, le ski et la course. Il y a

d'autres activités, parmi lesquelles il faut signaler le marathon de ski canadien de 160 km (100 milles) auquel participent annuellement plus de 1 000 personnes.

D'autres villes d'Amérique du Nord organisent également des activités spéciales durant la saison hivernale. Par exemple, Easton, au Maryland, tient un festival de la sauvagine à la mi-novembre pour célébrer la conservation de la sauvagine. L'International Eelpout Festival de Walker, au Minnesota, qui a lieu à la mi-février, se voulait d'abord une satire de tous les concours de pêche du nord ainsi qu'une célébration de la survie humaine durant les «pires» mois de l'hiver; mais ce festival a depuis gagné en popularité et il attire maintenant des milliers de pêcheurs. En septembre, à Fond du Lac, au Wisconsin, le «spectacle de la bernache» célèbre la migration de la bernache du Canada vers les marais et propose des visites d'observation à l'aube et au coucher du soleil ainsi que des excursions de bateau à l'aube dans les belles couleurs de l'automne. Le succès de ces festivités ne dépend ni de la neige ni des températures très froides et on pourrait penser à des activités semblables qui conviendraient bien au climat du sud de l'Ontario. Peu importe le temps, on peut quand même célébrer la joie de l'hiver.

C'est durant l'hiver que la vie culturelle de la ville est à son zénith et que les théâtres, salles de concert, restaurants et cafés sont les lieux les plus animés. Toutefois, si les promenades, les parcs et les espaces libres des villes offraient plus d'attrait, certaines de ces activités pourraient se tenir à l'extérieur. Si la biorégion du Grand Toronto doit attirer plus de touristes pendant les mois d'hiver, il faudra faire de plus grands efforts pour favoriser les possibilités de divertissements extérieurs d'hiver, dans le secteur riverain et jusque dans ses vallées fluviales et promouvoir le milieu, la culture et l'histoire uniques du littoral.

ACTIVITÉS VISANT À MAXIMISER L'UTILISATION TOUTES-SAISONS

Il n'est ni possible ni nécessaire d'adapter à l'hiver toute la biorégion riveraine du Grand Toronto. On devrait plutôt choisir certains points d'intérêts du secteur riverain comme sites éventuels d'utilisation toutes-saisons, où l'on pourrait organiser des manifestations et des festivals d'hiver à l'échelle régionale, nationale et même internationale. Ces sites devraient être reliés au réseau de couloirs de verdure et les gens devraient être encouragés à utiliser les transports en commun pendant toute l'année.

Il n'est ni possible ni nécessaire d'adapter à l'hiver toute la biorégion riveraine du Grand Toronto. On devrait plutôt choisir certains points d'intérêt pour une utilisation toutes-saisons et pour l'organisation de manifestations et de festivals d'hiver et faire en sorte que ces points d'intérêt soient reliés au réseau de couloirs de verdure.

Le secteur riverain qui s'étend de Burlington Bay à la rivière Trent renferme un certain nombre de zones récréatives qui sont particulièrement achalandées en été : ces points d'intérêt sont les sites les plus propres à une utilisation toutes-saisons. Un grand nombre d'entre eux pourraient être mieux adaptés à cet usage s'ils étaient pourvus de brise-vent végétaux ou d'abris, à peu de frais pour les organismes responsables qui pourraient ainsi attirer une clientèle plus nombreuse et en tirer des revenus additionnels.

Il y a quatre îlots récréatifs de ce genre dans la région de Halton et chacun d'entre eux contribue à la diversité du secteur riverain de la région :

- le parc Spencer Smith, dans le secteur riverain de Burlington, est un endroit très fréquenté en été, tant pour la mise à l'eau des bateaux que pour les expériences récréatives à caractère passif; comme il est immédiatement adjacent au centre-ville, son potentiel d'utilisation toutes-saisons est extrêmement élevé;

- les secteurs portuaires d'Oakville et de Bronte, à Oakville, pourraient également être adaptés à l'hiver à peu de frais et les locaux des clubs pourraient être utilisés dans l'organisation des activités récréatives extérieures. Ces installations régionales, qui desservent les plaisanciers, sont , pour la plupart, situées dans la partie ouest de la biorégion du Grand Toronto.
- le parc Coronation, à Oakville, est l'un des plus grands parcs à caractère actif du secteur riverain et il est fréquenté par de nombreux groupes familiaux. Parmi les attraits du parc, il y a les concerts estivaux de fin de semaine et les équipements des terrains de jeux pour enfants. Comme c'est le cas pour un grand nombre de parcs riverains, les activités hivernales les plus populaires de l'endroit sont la marche et l'observation de la nature.

Mississauga, la seule municipalité de la région de Peel qui soit adjacente au lac Ontario, offre une variété d'activités récréatives :

- le parc Jack Darling Memorial, entre la réserve naturelle de Rattray Marsh et les forêts et ravins du domaine privé Lorne Park Estates, offre des activités récréatives en bordure du lac et des activités additionnelles dans le voisinage du parc. Les installations saisonnières du parc pourraient être entretenues plus longtemps pour qu'on puisse les utiliser au moment des activités extérieures hivernales, comme le toboggan qui est maintenant populaire en hiver;
- vers l'est, la zone de Port Credit Harbour, au sud du centre-ville de Mississauga, est le site du plus grand port de plaisance d'eau douce en Amérique du Nord. Bien que la plus grande partie du port soit actuellement la propriété de l'État, cet endroit est loué à des tenanciers privés, ce qui limite l'accès du public. Les projets mis de l'avant par la municipalité en vue de revitaliser la région et d'accroître l'accès du public pourraient augmenter le potentiel d'utilisation toutes-saisons du port. Les installations récréatives intérieures du parc J. C. Saddington, tout près de là, serviraient également à promouvoir l'utilisation du parc pendant toute l'année;
- le site de Poste Canada, dans le secteur riverain, offre des possibilités intéressantes à long terme pour diverses sortes d'activités, y compris des installations récréatives permanentes, tout particulièrement si les constructions existantes peuvent être adaptées.

Dans la région de la communauté urbaine de Toronto, il y a également divers points d'intérêt qui présentent un potentiel important pour une utilisation toutes-saisons :

- À Etobicoke, le secteur de motels et le parc Humber Bay font l'objet d'un examen continu. Les plans d'aménagement de l'avenir incluront probablement la réalisation de grands ensembles résidentiels et de vastes zones de commerce de détail, ainsi que la création de terres humides et la construction d'installations à vocation éducative et récréative. On propose d'y aménager un parc communautaire et des installations auxiliaires, pour accueillir des manifestations et des festivals d'importance. Le Humber Bay Park East est déjà bien utilisé pendant les mois d'été; quelques modifications pourraient améliorer grandement l'accessibilité et la sécurité de ce parc, ce qui attirerait un plus grand nombre d'utilisateurs des parcs de la région pendant les mois d'hiver.
- Harbourfront et Garrison Common attirent les visiteurs, que ce soit à l'échelle régionale, nationale ou internationale. Harbourfront offre actuellement les plus importants programmes et divertissements toutes-saisons le long du secteur riverain de la biorégion du Grand Toronto. La majorité des manifestations hors-saison sont tenues à l'intérieur, quoique les programmes d'hiver reliés à l'utilisation de la patinoire soient très populaires. Si, à l'avenir, les espaces libres publics et privés sont conçus pour être

ÉTUDE DE CAS : AMÉLIORATIONS PROPOSÉES POUR L'HIVÉRISATION DU PARC HUMBER BAY

Les parcs Humber Bay East et Humber Bay West, à Etobicoke, sont très fréquentés durant l'été, mais ils le seraient encore davantage si l'on prévoyait des installations et des programmes d'hiver dans ces endroits. Le réaménagement proposé de la zone adjacente au secteur de motels peut décupler les besoins d'utilisation du parc durant toute l'année. Il suffirait d'apporter des améliorations judicieuses et peu coûteuses aux installations existantes pour qu'un plus grand nombre de visiteurs puissent profiter de loisirs enrichissants en hiver.

Les parcs sont déjà facilement accessibles en voiture et ils offrent de nombreuses aires de stationnement, mais les correspondances et les installations du transport en commun doivent être améliorées; on devrait construire des abris et fournir les services d'autobus de la TTC dans les deux parcs, ce qui en augmenterait l'accessibilité. On a déjà proposé de déplacer la gare GO avoisinante pour tenter d'améliorer l'accès du réseau de transport en commun régional.

Comme la végétation du parc est dominée par les feuillus, le paysage est plutôt triste en hiver; il serait bon de planter des conifères de différentes tailles pour rendre le milieu environnant plus attrayant, créer un habitat pour la faune et adoucir le microclimat. Le service des parcs du Toronto métropolitain a déjà commencé à planter des espèces indigènes dans le parc Humber Bay East. Si l'on prolongeait les terres humides de chaque côté de la jetée servant à la pêche, on favoriserait l'établissement d'une grande variété d'espèces. Le rivage est le meilleur endroit pour marcher ou s'asseoir, mais il est directement exposé aux vents d'hiver; une plantation d'arbres formerait un écran protecteur sur les côtés sud et est des deux parcs.

Il y a des pistes cyclables et des sentiers de randonnée bien tracés qui sillonnent tout le parc Humber Bay East, mais tel n'est pas le cas pour le parc Humber Bay West. Le réseau de sentiers — qui est distinct des routes — devrait s'étendre à tout le site et suivre le rivage afin d'offrir le maximum de perspectives du lac. Le sentier devrait relier les deux parcs au moyen d'un pont qui enjamberait Mimico Creek, puis se prolonger vers le nord en suivant les berges du ruisseau. Les zones de passage les plus importantes devraient être recouvertes de matériaux qui absorbent la chaleur afin d'en faciliter l'entretien en hiver.

Il serait bon d'augmenter le nombre des sièges dans les deux parcs, particulièrement dans le parc Humber Bay East, qui attire plus de gens. Il faudrait prévoir des haltes dans les «plages de soleil» spécialement aménagées à l'extérieur afin de favoriser le patinage et l'observation des oiseaux en hiver, le long de Mimico Creek, en plus de mettre en valeur les zones naturelles avoisinantes. Un abri de type belvédère, adjacent au canal, profiterait autant aux piétons qu'aux patineurs.

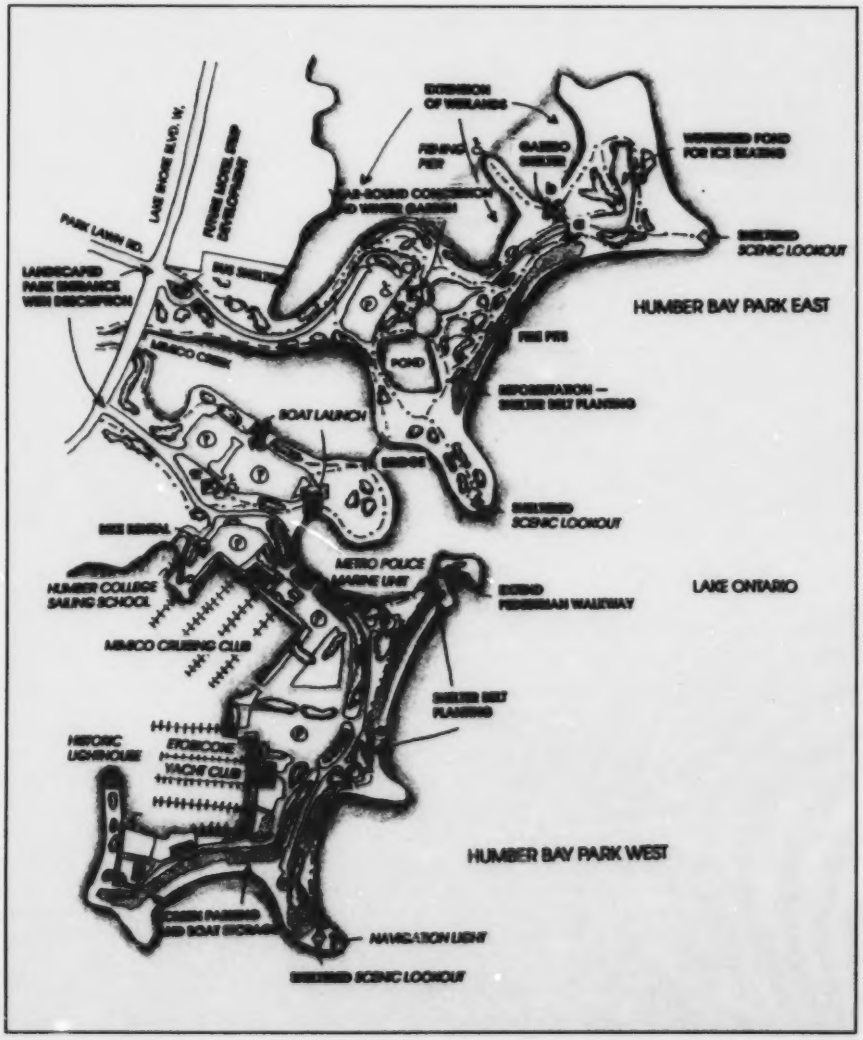
Il n'y a pas d'établissements de vente d'aliments pour desservir le public toute l'année, quoique des cantines mobiles offrent occasionnellement leurs services aux utilisateurs des parcs pendant la saison estivale. En hiver, des vendeurs itinérants pourraient offrir un chocolat chaud aux visiteurs, qu'ils soient patineurs ou simples promeneurs. Le bloc sanitaire déjà installé dans le parc Humber Bay East pourrait être agrandi pour accueillir un café-restaurant et une exposition horticole. Des affiches, placées à toutes les entrées des parcs, devraient donner aux gens tous les renseignements pertinents sur les installations ouvertes toute l'année.

La baisse de la fréquentation en hiver augmente les risques d'agression. L'aménagement paysager devrait renforcer la sécurité sans nuire au décor naturel. Des établissements de vente d'aliments ouverts toute l'année, constitueraient une présence permanent dans le parc; un éclairage approprié des sentiers piétonniers et l'installation de kiosques d'information pour les visiteurs aux entrées des parcs contribueraient également à rendre l'endroit plus sûr.

Les améliorations apportées maintenant et plus tard attireront plus de visiteurs; au fur et à mesure que le nombre de personnes utilisant les parcs Humber Bay augmentera, il sera plus intéressant d'augmenter le nombres des installations et des programmes d'hiver.

Source : Klinger, X. *Le secteur riverain en hiver : son utilisation toutes-saisons dans la Communauté urbaine de Toronto.* 1991. Documents de travail du Centre de documentation sur le secteur riverain, nº 9, Toronto : Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto.

Figure 6.2 Étude de cas : améliorations proposées pour l'hivérisation du parc Humber Bay



Promeneurs à Harbourfront, Toronto, en mars

utilisés pendant toute l'année, on pourra à ce moment-là envisager de tenir à l'extérieur les activités autrefois organisées à l'intérieur.

Le Plan directeur préliminaire de Garrison Common (Berridge, Lewinberg, Greenberg, *et al.* 1991) constitue une étude de l'utilisation toutes-saisons de la région. À l'heure actuelle, les espaces extérieurs sont utilisés principalement durant l'été tandis que la configuration des lieux et la programmation adoptée excluent la possibilité d'une utilisation toutes-saisons. Dans cette région, les conditions climatiques en hiver sont rigoureuses et il faudrait modifier les espaces libres pour offrir un microclimat qui soit acceptable.

- Le parc Toronto Islands est actuellement utilisé toute l'année : c'est un endroit public important de la région et il accueille des millions de visiteurs surtout durant la saison estivale. Quelques modifications clés, peu coûteuses, permettraient de le rendre plus attrayant et plus accessible en saison froide. De plus, l'emplacement actuel du terminus du traversier devrait être réexaminé en fonction des possibilités d'utilisation toutes-saisons.

Les îles possèdent déjà une végétation suffisante qui comprend des conifères plantés au cours des cinq dernières années. La plantation d'autres arbres contribuerait à protéger les espaces libres actuellement exposés à de forts vents. Dans l'ensemble, il faut reconnaître que l'hivérisation de ce parc nécessiterait relativement peu d'investissements additionnels. L'élaboration d'une programmation particulière pour l'hiver encouragerait également les visiteurs à venir en plus grand nombre.

- Le Guild Inn et le parc Guildwood de Scarborough sont déjà utilisés pendant toute l'année. L'hôtel est géré par des intérêts privés tandis que le parc, qui

Là où les hivers sont longs et où le soleil se couche bas dans le ciel, les gens chérissent tout ce qui leur parvient de lumière solaire.

Whyte, W. H. 1988. *City: rediscovering the centre.* New York : Doubleday and Company.

comprend une importante collection d'objets architecturaux, est administré par la communauté urbaine de Toronto et est ouvert au public. Le parc est particulièrement magnifique en hiver, alors qu'il se dessine sur le fond serein du lac, des conifères et de la neige. Les plans futurs de réaménagement pour le site du Guild Inn devraient respecter les proportions et le caractère de l'endroit et favoriser l'utilisation toutes-saisons.

Certaines parties du secteur riverain de Durham ne sont pas encore complètement aménagées, mais il pourrait y avoir des îlots de récréation à l'avenir, ce qui permettrait d'attirer les gens en toute saison. Parmi les sites déjà aménagés, les îlots les plus intéressants du rivage du lac Ontario, c'est-à-dire ceux qui présentent le meilleur potentiel d'adaptation à l'hiver, mentionnons :

- l'aire de conservation de Petticoat Creek de Pickering, qui est entourée de constructions résidentielles, est actuellement ouverte en saison et accueille principalement les familles; l'ajout d'installations pour les activités récréatives intérieures rendrait probablement la fréquentation des lieux accessible toute l'année;
- l'aire de conservation Lynde Shores de Whitby, avec ses promenades et ses belvédères, est un endroit particulièrement a chalandé par les observateurs de la faune au cours des mois de printemps et d'automne. Les marais de Lynde Creek et de Cranberry constituent tous les deux un excellent habitat pour les oiseaux nicheurs. Les activités estivales pratiquées dans l'aire de conservation comprennent les pique-niques, la pêche et le canoë, tandis que l'hiver, les visiteurs sont attirés par des activités prévues au programme, telles que les excursions pour nourrir les oiseaux et le patinage sur le Lynde Creek Marsh — l'une des activités de plein air les plus populaires de l'hiver. On pourrait y aménager plus tard un centre d'interprétation de la nature pourvu d'installations sanitaires intérieures plus appropriées;
- la région portuaire de la ville d'Oshawa est actuellement soumise à une étude portant sur son utilisation future. Elle peut être aménagée pour diverses utilisations, y compris les activités récréatives, si l'on y ajoute des installations permanentes;
- le parc provincial Darlington, dans la ville de Newcastle, est un lieu de prédilection pour les vrais amateurs de plein air — le camping et la pêche sont très populaires dans ce parc à caractère passif et actif. D'autres zones du secteur riverain de Newcastle n'ont pas encore été aménagées à des fins récréatives ou autres. Les responsables de la planification de ces sites devront prendre en considération l'architecture et la conception des constructions et prévoir des installations récréatives qui favorisent l'utilisation toutes-saisons des sites.

ADAPTATION À L'HIVER : LES DIFFÉRENTES ÉTAPES

Les politiques et les méthodes de planification du secteur riverain local et régional devraient être conçues en fonction du potentiel d'hivérisation des sites à des fins récréatives. Les municipalités devraient effectuer des sondages sur l'utilisation des parcs et adopter et mettre en oeuvre les politiques jugées appropriées après consultation auprès du public et avec la coopération des autorités compétentes : gouvernements, organismes et groupes ad hoc. Des normes et des directives concernant les niveaux d'exposition au soleil et de confort au vent devraient être élaborées et mises en pratique; il faudrait, pour

cela, effectuer des études sur l'incidence des vents, l'ensoleillement et d'autres facteurs pertinents avant d'approuver les projets d'aménagement. Ces études devraient garantir que le projet n'aura pas d'effet néfaste sur la vitesse, la turbulence ou la direction des vents des sites en question. Les promoteurs devraient effectuer différents essais sur les vents pour tous leurs projets d'aménagement, et ce, assez tôt dans le processus d'approbation, afin que les résultats soient pris en considération dans les décisions de planification et de conception.

Lorsque les vitesses actuelles des vents dépassent déjà les seuils acceptables de confort pour les aménagements projetés, il faudrait tenter de réduire ces vitesses. Au sein de ces projets d'aménagement ou de réaménagement du secteur riverain, on devrait choisir l'emplacement des nouveaux espaces libres, promenades et parcs de manière à minimiser les effets du vent. Comme il n'est pas possible, ni même souhaitable, de protéger du vent toutes les parties du secteur riverain, on devrait évaluer, pour chaque site, le besoin et le potentiel de modification, en fonction du microclimat actuel, des utilisations présentes et futures, ainsi que des aménagements avoisinants.

On devrait effectuer une étude des sites actuels et proposés qui seraient touchés par les futurs aménagements ou réaménagements afin de définir le besoin de directives particulières sur l'emplacement, la hauteur et l'architecture à donner aux immeubles, de manière qu'ils ne projettent pas trop d'ombre. Des modifications architecturales devraient être exigées si les projets risquent de faire trop d'ombre.

Recommendations

49. La Commission royale recommande que les municipalités locales et régionales, partout dans le secteur riverain de la bio-région du Grand Toronto, révisent leurs plans officiels et les pièces justificatives pertinentes pour inclure des politiques qui favorisent l'utilisation récréative toutes-saisons du secteur riverain, particulièrement durant la saison froide.

50. La Commission recommande en outre que les municipalités locales préparent et mettent de l'avant des directives sur la conception qui encouragent les propriétaires fonciers et les promoteurs à améliorer les conditions microclimatiques pour les piétons. Des facteurs tels que l'effet du vent et l'ensoleillement devraient être pris en considération au moment de déterminer si l'emplacement et la densité d'un édifice sont appropriés.

51. Comme l'utilisation toutes-saisons ne convient pas à toutes les régions du secteur riverain, les municipalités locales et régionales devraient collaborer avec les organismes et le public afin de définir les priorités en matière d'hivérisation des sites récréatifs dans le secteur riverain; ces décisions devraient être fondées sur les besoins des utilisateurs, les installations disponibles et les possibilités de prolongation des programmes.

REMISE EN ÉTAT D'UN BASSIN VERSANT EN MILIEU URBAIN : L'HISTOIRE DE LA DON

REMISE EN ÉTAT D'UN BASSIN VERSANT EN MILIEU URBAIN : L'HISTOIRE DE LA DON

La rivière qui bruissait autrefois en traversant l'ombre fraîche des forêts et qui scintillait ici et là du saut des saumons n'est plus maintenant qu'un égout pluvial. Elle est alimentée par l'eau sale qui ruisselle des pavages urbains ainsi que par l'effluent d'une station d'épuration des eaux usées. La plus grande partie de ce qui était jadis une belle vallée est maintenant un corridor de circulation et un dépotoir de sel de voirie, de neige sale et de déchets illicites. Le cours inférieur de la rivière est encaissé dans des murs d'acier et de béton, tandis que des clôtures à mailles losangées découragent toute promenade le long de ses berges souillées. Elle a perdu depuis longtemps son embouchure naturelle, un ample delta qui jadis grouillait de vie. Au lieu de cela, elle dévie de son chemin naturel en tournant brutalement vers la droite et se jette dans le lac après avoir traversé un labyrinthe d'autoroutes et de rails de chemin de fer.

Il lui faudra de l'aide, mais le bassin versant aujourd'hui en piètre état peut être réhabilité, ce qui, du même coup, fera naître des collectivités humaines plus saines.

L'embouchure actuelle de la rivière Don

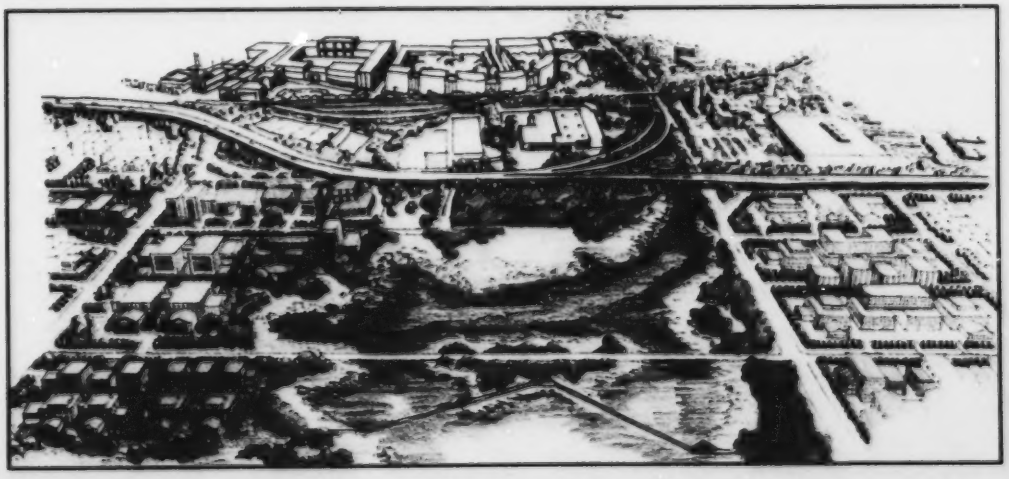


Figure 1 Le ravinement Ashbridge's aujourd'hui restauré

La rivière Don passe au coeur de Toronto. C'est une rivière qui ressemble à la plupart des rivières urbaines de l'Amérique du Nord. Partout, la construction urbaine, le développement industriel et la prolifération des banlieues témoignent de la perte des boisés, de la faune et des paysages ruraux, perte qui s'est traduite par l'empoisonnement de l'environnement naturel dont dépendent nos villes et notre propre santé.

Un étang à la source de la rivière Don

Mais le bassin versant de la Don a bien des amis et des défenseurs pour qui la remise en état de la rivière constitue une vision d'avenir. Ces gens sont des résidents qui demeurent aux abords de la rivière, depuis son cours supérieur jusqu'à son embouchure, 38 kilomètres (23,6 milles) plus au sud. Ce sont des écoliers sensibilisés aux problèmes de l'environnement et des personnes âgées qui se souviennent de ce qu'était la vallée en des jours meilleurs. Ce sont des naturalistes, des scientifiques, des urbanistes et des ingénieurs dont les connaissances techniques sont nécessaires à la remise en état de la Don. Tous tendent leurs énergies vers la Don parce que, de toutes les rivières de la communauté urbaine de Toronto, c'est celle qui est en plus mauvais état, car elle contribue pour une large part à la pollution en produits chimiques, en métaux lourds et en substances nutritives qui encrasse le port de Toronto. Pour les Torontois, cette rivière est devenue le symbole de la négligence environnementale.

On sait comment garder intacts les lieux naturels, mais la réhabilitation d'un réseau naturel dégradé est une tâche nouvelle et plus difficile. Pourtant, la rivière Don n'est pas dans un état déplorable sur toute sa longueur. Dans le cours supérieur de la rivière, quelques cours d'eau continuent de ruisseler à travers les bois ombreux et toute l'étendue de la Don constitue un corridor de migration pour les oiseaux et autres espèces fauniques tandis que les canards pataugent dans les eaux huileuses de son embouchure. De tels signes de vie — qu'on peut trouver, pour peu qu'on les cherche, le long de la plupart des rivières urbaines — sont une source d'espoir pour les défenseurs de la Don. Ils témoignent de la puissante force régénératrice de la nature elle-même. Réhabiliter un réseau naturel, c'est travailler en harmonie avec les processus naturels, non contre eux; c'est aussi accorder la priorité à la nature au moment de prendre les décisions en matière de planification. Pour réhabiliter un bassin versant, il faut traiter l'ensemble du réseau et ne pas se contenter d'apporter des améliorations à certaines de ses parties.

LIENS AVEC LE PASSÉ : L'HISTOIRE NATURELLE DE LA DON

La rivière Don est l'un des 60 cours d'eaux importants et rivières de la biorégion du Grand Toronto qui, depuis la Oak Ridges Moraine, s'écoulent vers le sud pour se jeter dans le lac Ontario.

de l'extraordinaire variation d'habitat qui a précédé, et de loin, la naissance de la rivière Don. Quelques milliers d'années seulement séparaient la fraîcheur nordique de la forêt boréale de l'habitat plus doux de la forêt carolinienne qui convenait à des plantes moins rustiques comme le platane occidental, le houx, la vigne et qui permettait la survie d'espèces comme le castor géant et le bison.

Toutefois le climat n'est pas le seul responsable des changements d'habitat : si l'on avait pris un instantané du bassin versant de la Don il y a seulement quelques siècles, avant la colonisation européenne, on y verrait une diversité d'habitats salubres, intimement reliés les uns aux autres, et qui varient en fonction des microclimats, des types de sol et de l'action de la rivière. Sur les pentes de la moraine, les érables à sucre et les chênes ombrageaient les affluents du cours supérieur de la

Habitats naturels de la vallée de la Don

Forêt des hautes terres

Boisés, vallée de la Don

Marais longeant la rivière

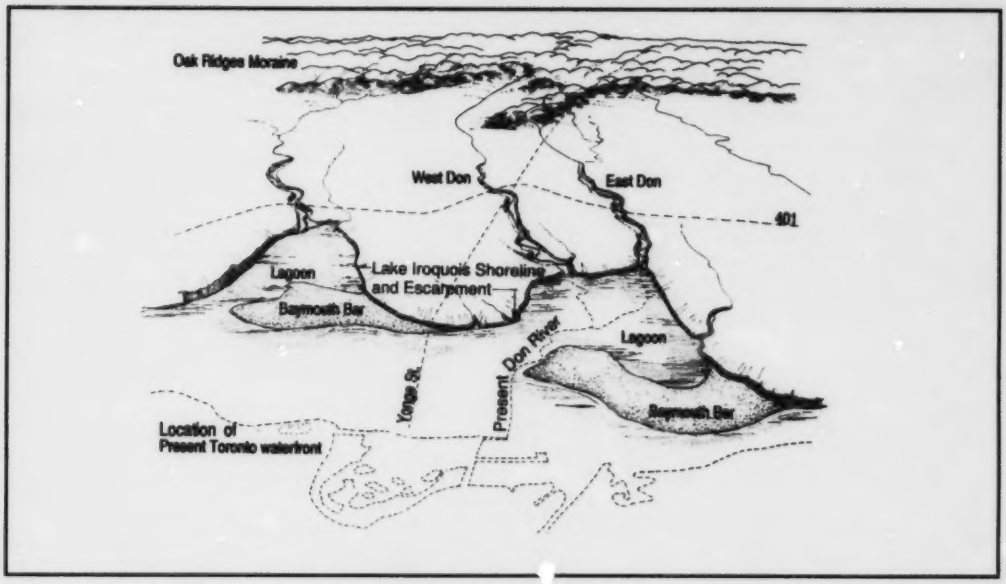


Figure 4 Le rivage du lac Iroquois

Ontario, laissant derrière lui son ancien delta à l'endroit où la rivière dessine une courbe accentuée vers l'ouest, au sud des fourches, et où, des milliers d'années plus tard, on exploiterait une carrière de sable. L'ancien rivage est l'escarpement bien défini qui traverse Toronto et forme une colline à l'intersection de la rue Yonge et de l'avenue St. Clair et la crête à l'emplacement de la Casa Loma.

La Don ne faisait plus maintenant qu'une seule rivière qui quittait son ancienne lagune pour s'écouler vers le sud en traversant les sédiments plats qui constituaient avant cela le lit du lac Iroquois. Au moment où la Don commença à se jeter dans le lac Ontario, le processus de formation d'une flèche littorale et d'une arrière-plage se répéta et c'est à cette époque-là que se constituèrent la flèche des îles portuaires et une lagune protégée aujourd'hui connue sous le nom de marécage Ashbridge's (figure 5).

Tout comme les changements climatiques à l'échelle de la planète influaient sur la glaciation, de même les variations locales de température et de précipitations déterminaient la survie de certaines espèces de plantes et d'animaux à cet endroit. Durant les trois glaciations du pléistocène, les températures minimales étaient inférieures de six degrés Celsius à la température actuelle alors que les températures maximales étaient supérieures de trois degrés Celsius.

Le plus fameux site géologique du pléistocène en Amérique du Nord est peut-être la vallée de la Don. La paroi nord de la vieille glaisière (figure 6) laisse voir une riche couche fossilifère, qui témoigne

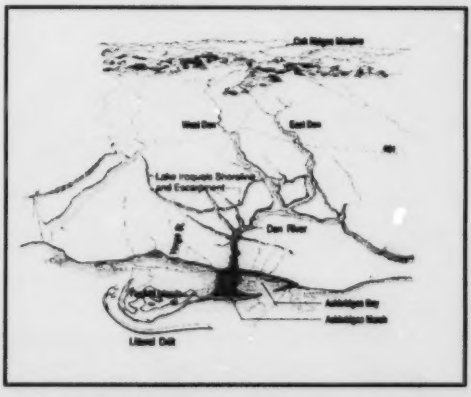


Figure 5 La vallée de la rivière Don avant l'établissement des colons européens.

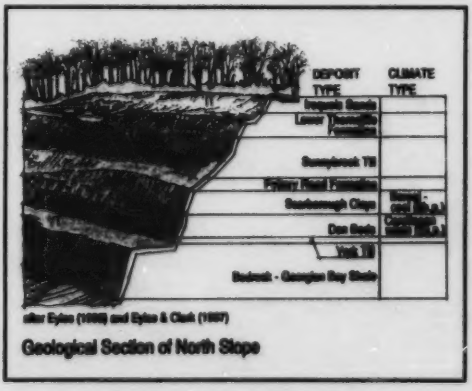


Figure 6 Dépôts glaciaires, glaisière de la Vallée de la Don

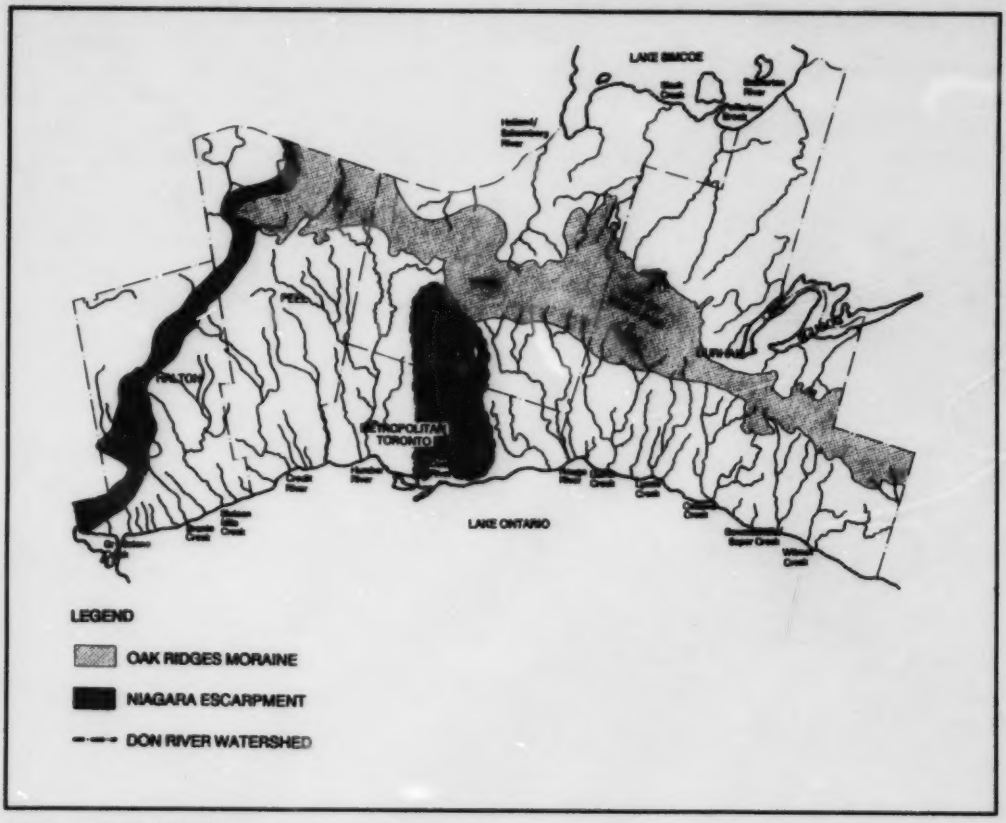


Figure 2 La biorégion du Grand Toronto

rivière Don se terminaient plusieurs kilomètres au nord de l'embouchure actuelle (figure 4), sur les rives du lac Iroquois, formé par l'eau de fusion glaciaire; ce lac était plus grand que la nappe d'eau qui devait lui succéder, c'est-à-dire le lac Ontario. L'action des vagues et la présence de courants riverains vers l'ouest contribuèrent à l'édification d'une flèche littorale sableuse là où les nouvelles branches est et ouest de la rivière Don se jetaient dans le lac Iroquois; du sable, du limon et de l'argile se déposèrent dans cette lagune, à l'abri de la flèche littorale.

Au fur et à mesure que les glaciers fondaient, la terre commença à se soulever et le chenal du Saint-Laurent, autrefois obstrué par la glace, s'ouvrit. Petit à petit, le lac Iroquois s'est rétréci pour devenir le lac

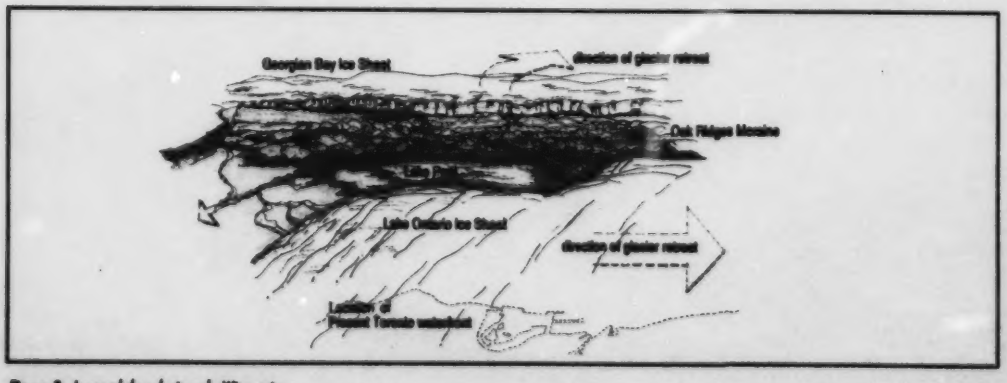


Figure 3 Le recul des glaciers du Wisconsin

Le Keating Channel; embouchure de la Don. En cartouche : Mark Wilson, président, et Michael Hough, expert-conseil, du Task Force to Bring Back the Don, expliquent au prince Charles leur conception de la régénération de la rivière Don, lors de sa visite à Toronto en 1991.

L'ensemble de ce bassin versant fait partie du bassin des Grands Lacs, qui constitue la concentration d'eau douce la plus considérable au monde et qui abrite une population de trente-cinq millions d'habitants. L'air, l'eau, les substances nutritives et, hélas, les polluants, poursuivent le même cycle dans tout le bassin. C'est pourquoi la remise en état de la Don améliorera bien sûr la région immédiate de Toronto, mais elle contribuera aussi à la remise en état de l'écosystème des Grands Lacs dont elle fait partie.

Si l'on veut contribuer à la régénération de la Don, il faudra le faire en tenant compte non seulement des autres parties de cette grande biorégion, mais aussi de l'histoire de tout le bassin versant — de ses origines et de son rôle dans le réseau naturel avant l'arrivée des premiers colons européens.

À diverses époques, la région de Toronto a été couverte de mers peu profondes, de glaciers de milliers de mètres d'épaisseur et de lacs et de rivières d'eau douce qui faisaient partie de bassins plus vastes que ceux d'aujourd'hui. On y trouvait des plantes et des animaux de diverses espèces qui se sont adaptés aux changements de climat et de voies migratoires. Chaque espèce a laissé sa marque dans les dépôts sédimentaires et les fossiles qui constituent les archives géologiques.

Le soubassement de Toronto a été formé il y a quatre cent cinquante millions d'années à l'époque du silurien inférieur : il s'agissait alors de sédiments déposés dans des mers peu profondes. Ces sédiments se durcirent pour former le schiste argileux bleu-gris de la formation géologique de la baie Georgienne. Les géologues ont trouvé des traces d'anciennes rivières qui ont jadis traversé ce soubassement, mais la Don et ses rivières soeurs de la région de Toronto sont beaucoup plus récentes.

Durant le pléistocène, qui a commencé il y a un million d'années, trois glaciations successives enfouirent le soubassement sous un till épais. La rivière Don est née à la fin de cette époque, il y a 13 000 ans seulement. Les deux lobes glaciaires, à la suite d'une alternance de gel et de dégel, ont comprimé entre eux une crête de moraine glaciaire, poreuse et imbibée d'eau, qui est devenue la Oak Ridges Moraine. Avec le recul des glaciers, des cours d'eau commencèrent à s'écouler vers le sud à partir de la moraine, creusant ainsi des vallées dans les sédiments glaciaires. La rivière Don n'a pas encore atteint le soubassement.

Au tout début, les deux cours d'eau qui constituent aujourd'hui les branches est et ouest de la

Britanniques, qui établirent des garnisons militaires à l'ouest de la Don, dans un endroit qu'ils baptisèrent York. Mais le sort de la Don fut scellé en 1787 lorsque les Britanniques signèrent la «Toronto Purchase», c'est-à-dire qu'ils achetaient le bassin versant de la Don aux Amérindiens de Mississauga pour l'équivalent de 1 700 livres sterling en espèces et en biens.

Les arpenteurs-géomètres dressèrent un plan d'urbanisme pour la future capitale du Haut-Canada et divisèrent le territoire pour aménager les rues et les lopins de terre où seraient plus tard construites les maisons et les boutiques, surimposant ainsi au territoire une grille géométrique artificielle. On dessinait des îlots d'édifices à l'emplacement de ruisseaux qui furent plus tard enfouis. Voilà ce que nous ont légué les urbanistes nord-américains du XVIII^{e} et du XIX^{e} siècles.

Elizabeth Simcoe, épouse du premier lieutenant-gouverneur du Haut-Canada, adorait la vallée et la rivière que son époux avait nommées «Don» en souvenir d'une rivière qui coulait dans leur Angleterre natale. (Les Amérindiens avaient appelé la région Necheng-qua-kekonk, ce qui signifiait peut-être «terres brûlées sous le vent» ou «boisés et terres humides».) Lorsque la famille Simcoe remonta la rivière en bateau peu de temps après son arrivée, en 1793, la ville était tellement récente qu'une seule résidence avait été bâtie sur les lopins de terre prévus. M^{me} Simcoe, dans ses écrits, fit une description enthousiaste des forêts et des vues spectaculaires de la vallée ainsi que des Amérindiens qui harponnaient le saumon la nuit. C'est elle qui prit les mesures nécessaires pour que la résidence d'été de la famille, un temple grec en bois qu'elle avait baptisé Castle Frank, du nom de son fils malade, soit édifiée sur un promontoire à quelques kilomètres en amont de la rivière. Le journal personnel de M^{me} Simcoe, ainsi que ses aquarelles de la vallée, lui ont valu de devenir la sainte patronne des défenseurs modernes de la rivière Don.

Elizabeth Simcoe

Castle Frank

POUR MAÎTRISER LA RIVIÈRE

La plupart des colons étaient trop occupés à dompter la nature sauvage pour apprécier la beauté et le potentiel récréatif de la rivière Don : ils s'en servaient pour le transport, ils l'aménageaient pour obtenir une source d'énergie, ils construisaient des scieries, des moulins à farine, des fabriques de lainage et de papier le long du cours principal et de ses affluents. Ils cultivaient le lit d'inondation et pêchaient le saumon et la truite. Ils exploitaient une carrière de sable dans la vieille flèche littorale et ils cuisaient l'argile qui se trouvait au sud des fourches pour obtenir les briques qui ont été le matériau de construction favori des Torontois pendant plus d'un demi-siècle. En moins de 150 ans, les colons déboisèrent presque entièrement la partie inférieure de la vallée. Le bassin versant constituait une ressource d'importance, qui devait apparemment fournir des moyens de subsistance et des matières premières à cette jeune ville en pleine croissance.

Pour les colons, la rivière était également une source de contrariété, une menace et un obstacle. Des inondations emportaient régulièrement les moulins et les ponts. La rivière empêchait la ville de s'étendre vers l'est. Le grand marécage de la baie Ashbridge's — dont les eaux étaient souillées par les excréments des humains et des bestiaux — fut réduit à l'état de marécage insalubre. Lentement mais sûrement, on détruisait l'habitat naturel. Dans les années 1860, le saumon cessa finalement de frayer dans la Don et les seuls touladis qui nagent aujourd'hui dans le cours supérieur de la rivière sont ceux qui s'échappent de la pisciculture du ministère des Richesses naturelles.

Le XIX^{e} siècle était déjà assez avancé quand la tâche de dompter la rivière échut aux ingénieurs, lesquels, dès la fin du siècle, avaient réussi à encaisser dans un canal rectiligne de cinq kilomètres de

rivière, ce qui créait un habitat idéal pour le touladi. En aval, on aurait trouvé une forêt de basse-terre dominée par le saule et l'érable négondo dans la plaine d'inondation, tandis que sur les pentes de la vallée poussaient le chêne, le hêtre, le tilleul d'Amérique, l'érable et des peuplements presque purs de pin blanc, qui attiraient les oiseaux et les mammifères. Les limites septentrionales de la forêt carolinienne dominée par des chênes atteignaient l'ancien rivage du lac Iroquois, tandis que les grands marais fertiles situés près de l'embouchure de la rivière reliaient la terre au lac, abritaient des zones de peuplement pour les poissons et d'autres espèces fauniques et servaient d'habitat et de halte à de nombreuses espèces de poissons, d'amphibiens et d'oiseaux — y compris les canards, les échassiers, les oies et les harles.

Les relevés archéologiques et les premières observations historiques démontrent que les aborigènes qui habitaient la région depuis la naissance de la Don, ou presque, exploitaient la terre sans l'épuiser. Ils récoltaient le riz sauvage, attrapaient des poissons et des tortues dans les marais, harponnaient le saumon en sillonnant la rivière dans leurs canoës, semaient du maïs sur le haut plateau, piégeaient les animaux pour se procurer aliments et vêtements et parcouraient la région sur des sentiers pédestres étroits au moment de la chasse, des migrations saisonnières et des échanges commerciaux. La vie était souvent dure pour ces premiers habitants, mais, à cette époque, le réseau naturel était robuste et sain alors que le bassin versant était si peu peuplé, comparativement à sa situation actuelle.

LES DÉBUTS DE LA COLONISATION

Lorsque les Européens atteignirent le Nouveau Monde, ils arrivaient porteurs d'une conception de la nature radicalement différente de celle des aborigènes. Pour les nouveaux venus, la nature n'était pas tant un foyer qu'une ressource à exploiter pour le commerce et, plus tard, une force indisciplinée à maîtriser.

Les Français furent les premiers arrivés : ils firent des relevés topographiques du bassin versant de la Don dès 1688 mais ils ne l'utilisèrent guère pour le commerce des fourrures. Puis vinrent les

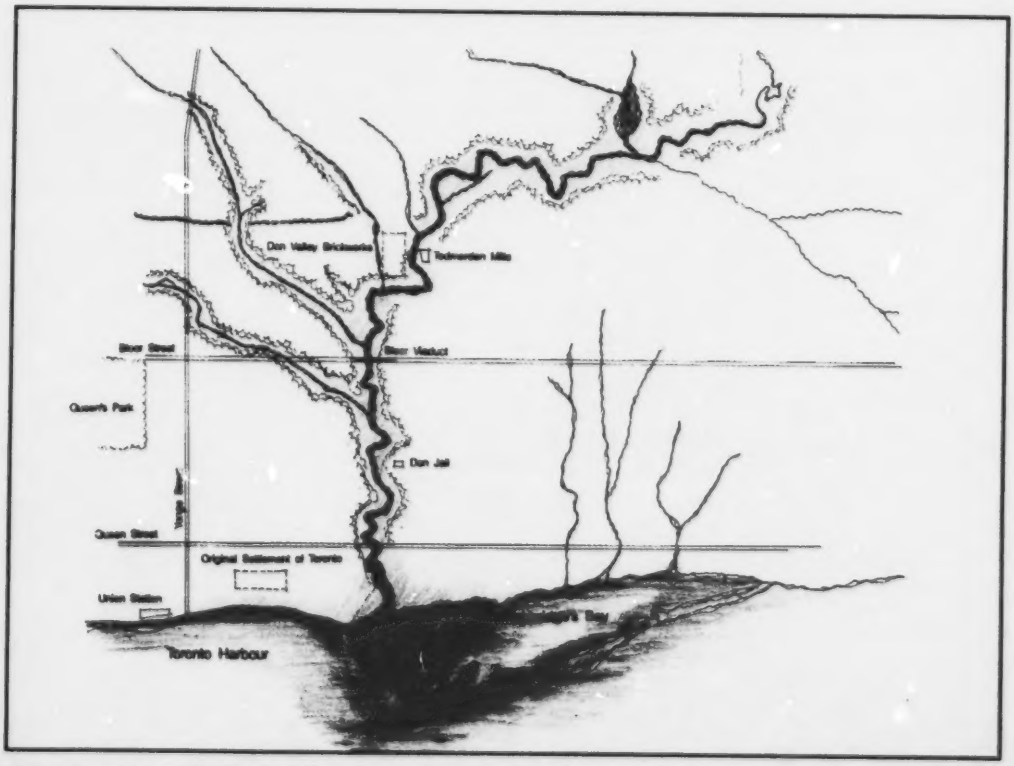


Figure 7 Les premières installations dans la vallée

longueur (3,1 milles) les eaux sinueuses du cours inférieur de la Don. Les ponts ne risqueraient plus d'être emportés et la construction d'un chemin de fer au nord du secteur riverain pourrait maintenant se faire aisément sur ses bords. Après 1912, les marécages de la baie Ashbridge's furent remblayés pour créer les terres portuaires. Il s'agissait là du projet d'ingénierie le plus imposant du continent pour l'époque car on avait contraint la rivière à faire un angle droit avant de se jeter dans le port.

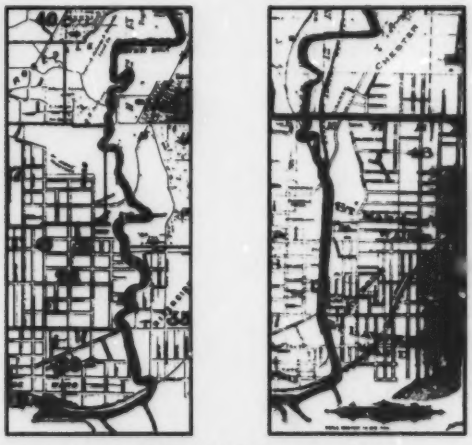
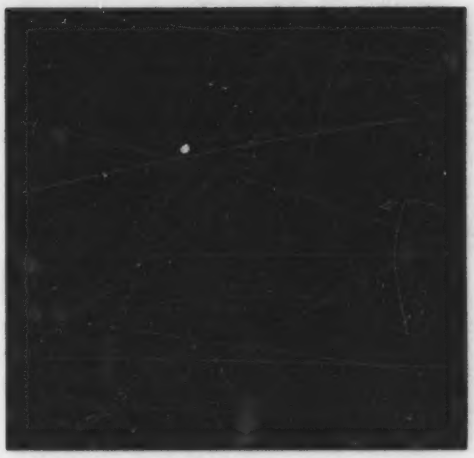


Figure 8 La partie inférieure de la rivière Don avant et après la construction du canal.

Le remblayage du marécage Ashbridge's

Premières inondations de la vallée de la rivière Don



Les fourches de la Don aujourd'hui

Pourtant, en dépit des contraintes, la rivière continua de se comporter comme toute rivière qui se respecte. Privée de son delta, elle entraîna des tonnes de limon qui se déposèrent en aval — ce qui nécessite depuis lors un dragage annuel coûteux. Avec la perte des forêts de basse-terre et de la plupart des marais, la rivière Don, son débit grossi du ruissellement des égouts pluviaux, occasionna des inondations plus dévastatrices que jamais. En 1954, l'ouragan Hazel, qui fut la pire tempête du genre jamais enregistrée, emporta les ponts et les édifices qui bordaient les rivières Don et Humber et causa 84 pertes de vie.

Un Torontois du XIX^{e} siècle aurait peine à reconnaître le bassin versant de la Don tel qu'il apparaît à la fin du XX^{e} siècle. Il est difficile pour les personnes âgées de retrouver dans la région urbanisée d'aujourd'hui la vallée sauvage qui leur permettait autrefois de s'adonner aux plaisirs de la randonnée pédestre, de la pêche et de la natation. Dans les années 1950, la construction de l'autoroute Don Valley et de la Bayview Extension transforma en corridor de circulation ce qui avait toujours été un couloir pour la faune. L'afflux de véhicules a radicalement changé le caractère de la région; bien plus, la pollution provenant du sel de voirie, du plomb et de l'huile qui s'écoulent graduellement de la chaussée ainsi que les décharges à neige qui départent la vallée, tout cela contribue de plus belle à la détérioration des habitats.

Au cours du XX^{e} siècle, chaque décennie a vu des milliers d'hectares de paysage rural envahis par l'expansion de la ville, si bien que 70 p. 100 du bassin versant se trouve maintenant urbanisé, avec une population de 800 000 habitants. Une bonne part des terres rurales restantes sont la propriété de promoteurs immobiliers.

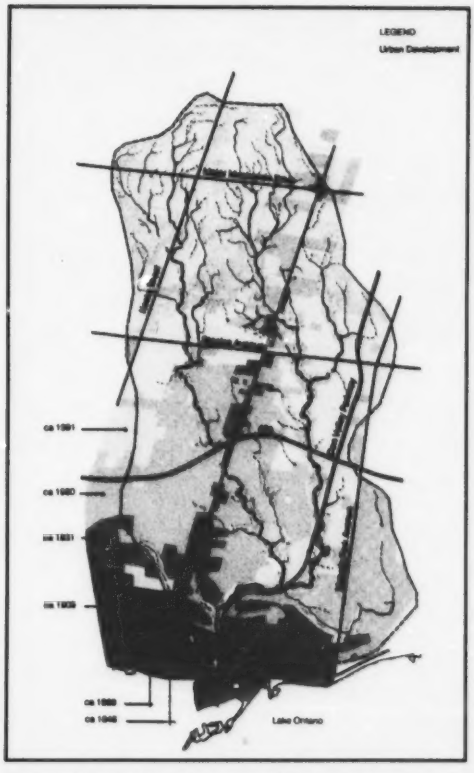


Figure 9 L'histoire de l'aménagement du bassin versant de la Don

LA RIVIÈRE DON AUJOURD'HUI

La remise en état d'un bassin versant endommagé est un projet ambitieux. En premier lieu, il faut que les humains cessent de considérer la nature comme une simple ressource à exploiter et à surexploiter. L'ancienne attitude — il faut défricher les terres boisées, remblayer les marais, revêtir d'asphalte tout le territoire rural et considérer les cours d'eau comme autant d'égouts pluviaux — continue de se manifester. C'est là notre héritage le plus nocif à l'environnement.

Cette attitude est particulièrement répandue dans la région des eaux d'amont de la Don, si sensibles à la pollution; cette portion de la rivière est aujourd'hui la plus menacée, car bien des kilomètres carrés de terres rurales ont déjà été envahis par des maisons en série, des habitations gigantesques, des industries, des centres commerciaux et des terrains de stationnement.

L'effet cumulatif de cet aménagement a des conséquences considérables sur la santé écologique de la région. Le limon provenant des sites de construction se jette dans les cours d'eau, étouffant la vie et obstruant l'embouchure de la rivière très loin en aval. Les eaux pluviales non traitées qui ruissellent des aménagements déjà terminés intensifient le problème des inondations et empoisonnent davantage les habitats naturels. Dans le bassin versant de la Don, pas moins de 1 185 égouts de décharge des eaux pluviales aboutissent directement dans la rivière et ses affluents. Quatre-vingt-quinze pour cent de la pollution de la rivière Don provient de la région nord de la ville de Toronto.

La Oak Ridges Moraine, où plusieurs rivières prennent leur source, suscite des préoccupations particulières. L'aménagement sans frein de cette région constitue une menace pour des habitats déjà très vulnérables. C'est comme si la terre portait un revêtement réduisant les précipitations qui réalimentent les nappes aquifères. De plus, comme la moraine

est très poreuse, cette situation risque également de polluer les nappes aquifères. Un site morainique en particulier devrait être surveillé étroitement : il s'agit de la décharge de la vallée de la Keele, dont le terrain de décharge occupe le troisième rang en importance sur le continent. Bien que les ingénieurs insistent sur le fait que les sous-couches d'argile empêchent toute fuite, que savons-nous de ce qui se produira dans 50 ou 100 ans?

Bien la principale source de pollution de la Don soit le ruissellement urbain (qui entraîne avec lui du plomb, de l'huile, du sel, des excréments d'animaux, des produits chimiques utilisés dans les jardins et les parcs et tout ce que les résidents déversent dans les collecteurs d'eaux pluviales), les eaux usées non traitées et les déchets industriels continuent également de souiller la rivière. Il existe 30 égouts unitaires à Toronto et dans East York et, bien que le travail de séparation des réseaux d'égout se poursuive, ces égouts continuent de rejeter des déchets humains non traités directement dans la Don après de fortes pluies. Il y a aussi un nombre inconnu de canalisations illégales entre des égouts d'eaux usées et des égouts pluviaux. En outre, bien qu'il soit maintenant illégal, pour les industries, de rejeter leurs eaux résiduaires polluées directement dans les cours d'eau, de nombreuses entreprises expédient leurs déchets à la station d'épuration des eaux usées située dans le nord de Toronto, une station dont l'effluent quotidien constitue le quart du volume de la Don en aval. La station, qui a été construite en 1927, n'a bénéficié que de très peu d'améliorations depuis cette époque; elle est donc mal équipée pour traiter les métaux et les produits chimiques organiques.

Des substances nuisibles se déposent sur toute la longueur de la vallée. On pourrait penser que les parcs et les terrains de golf représentent une utilisation bien inoffensive d'un lit d'inondation, mais les tonnes d'herbicides, de pesticides et d'engrais nécessaires à l'entretien d'une pelouse bien soignée à la mode des années 1950 s'écoulent directement dans la rivière. Les services des travaux publics entreposent dans la vallée le sel de voirie, les BPC et la neige polluée.

Le cours inférieur de la Don, qui constitue la partie où circulent le plus de résidents et de touristes, se trouve altéré par l'existence de canaux, l'improductivité de son embouchure, l'enfouissement de ses affluents et l'accumulation de polluants sur tout le cours de la rivière. Les autoroutes, les chemins de fer et les clôtures à mailles losangées n'incitent guère le public à s'approcher de ses rives. Les quartiers du centre-ville ont toujours tourné le dos à la rivière, tant au propre qu'au figuré : la plupart des édifices n'ont même pas de fenêtres avec vue sur la vallée.

Vignettes de la vallée

Aménagement d'un terrain de golf

Décharge de la vallée de la Keele

Barrage et réservoir Ross Lord

Accès limité — cours inférieur de la Don

Autoroutes à l'embouchure de la rivière

Néanmoins, il y a lieu d'espérer. La qualité de l'eau de la rivière est en effet meilleure maintenant qu'elle ne l'était il y a 40 ou 50 ans, alors que les industries y rejetaient directement leurs déchets et que les fabriques de peinture donnaient souvent aux flots de la Don les couleurs de l'arc-en-ciel. C'était aussi l'époque où des douzaines de petites stations d'épuration, débordées par les volumes d'eaux usées à traiter, déversaient leur mixture malodorante dans la rivière. Il est même arrivé, lors d'une visite de la princesse Margaret à Toronto, que la municipalité verse du parfum dans la Don afin d'en masquer l'odeur infecte.

Bien des citoyens considèrent maintenant le bassin versant comme un lieu ayant une identité propre, un précieux coin de nature dans la ville, aussi les raisons d'espérer sont-elles plus nombreuses encore. Rejetant l'ancienne conception selon laquelle la nature est une «ressource», ils s'opposent à ce que l'aménagement de la région se fasse au mépris des besoins environnementaux et ils s'élèvent contre toute politique environnementale mal fondée, à quelque palier de gouvernement que ce soit. Des groupes de citoyens activistes, issus des quatre coins de la vallée — depuis le Save The Oak Ridges Moraine (STORM), à la source de la rivière, jusqu'au Task Force to Bring Back the Don, au centre-ville même — unissent leurs efforts, bien décidés à obtenir la remise en état du bassin versant.

UNE NOUVELLE VISION DE LA VALLÉE

Nature de la restauration

Une ville saine dépend d'un environnement sain : l'un ne va pas sans l'autre. Pour aider le bassin versant à redevenir un réseau naturel sain, le public doit traiter la nature avec respect. Il faut maintenir des liens avec le passé, tant au point de vue de la nature que de la culture — par exemple, en protégeant les terres encore boisées et en conservant les témoins d'un lien historique avec la rivière. Le processus de restauration exige parfois que l'on intervienne pour créer les conditions favorables à la régénération spontanée de la nature. Cela signifie également que la santé de l'environnement, dans les décisions des urbanistes, a priorité sur les avantages à court terme que pourraient en retirer les humains.

Dans les pages qui suivent, les directives concernant la régénération du bassin versant sont fondées sur les principes de planification des écosystèmes tels que définis dans la Partie I de ce rapport. Bien sûr, nous concentrons nos efforts sur le bassin versant de la vallée de la Don, que nous voulons «propre, vert, utilisable, diversifié, ouvert, accessible, continu, abordable et attrayant», mais c'est une expérience qui pourrait s'appliquer à tout autre bassin versant en milieu urbain.

Les directives ne sont pas mentionnées les unes à la suite des autres : elles doivent être mises en application ensemble, car, comme l'a dit l'écologiste américain Barry Commoner, «Tout est raccordé à tout le reste». Considérées globalement, les directives traitent de l'ensemble du bassin versant, quoique des méthodes bien différentes soient souvent nécessaires dans des régions aussi diverses que le noyau urbain, les banlieues ainsi que ce qui reste des zones naturelles et agricoles. C'est une nouvelle façon de penser qu'il faut adopter : les anciennes dichotomies — ville et campagne, milieu urbain et milieu naturel, être humain et nature sauvage — ne sont plus, car dans un bassin versant en milieu urbain, la communauté humaine ne peut être séparée de son environnement naturel.

Laisser la nature se régénérer

Préserver les liens historiques

Préserver ce qui reste des sites naturels.

DIRECTIVES POUR LA RÉGÉNÉRATION DU BASSIN VERSANT

Un : Protéger les éléments naturels et culturels

Les moraines, les nappes aquifères et les sources naturelles constituent les principales sources d'eau pure et fraîche pour le bassin versant, aussi devraient-elles être intouchables. Les terres humides ne sont pas des terres non exploitées destinées à être remblayées; elles restreignent les inondations, absorbent les polluants, libèrent de l'eau purifiée dans la nappe souterraine et les cours d'eau et servent de refuge aux oiseaux et aux autres espèces fauniques. Les terres boisées contribuent également à alimenter la nappe souterraine et constituent des habitats pour la faune. Les arbres, par leur ombrage, rafraîchissent les cours d'eau, ce qui entretient les habitats aquatiques, et ils absorbent le dioxyde de carbone et libèrent de l'oxygène dans l'air. Lorsque les affluents sont sains, ils ont leur valeur propre tout en favorisant la santé du bassin versant en aval. Les fermes et les scieries qui ont une valeur historique nous relient à notre passé humain, tandis que les haies et les clôtures placées aux abords des fermes sont devenues des bornes importantes pour la migration de la faune.

Les vieux édifices industriels doivent également être protégés : ces endroits servent souvent d'utiliser aux artistes et de berceaux à de nouvelles entreprises.

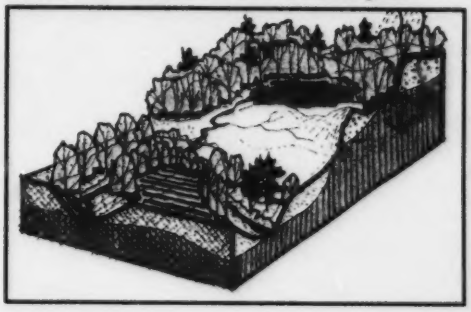


Figure 10

Deux : Il faut laisser la topographie et le paysage rural définir la morphologie urbaine

L'expansion des villes a uniformisé le paysage nord-américain, dépouillant les habitats naturels, détruisant le paysage rural productif et effaçant toute distinction de lieu, avec l'aménagement monotone d'habitations et de centres commerciaux stéréotypés. Il est évident que l'augmentation démographique à proximité des villes à l'activité économique florissante est probablement inévitable, mais certaines solutions de rechange à l'aménagement classique peuvent réellement améliorer la santé de l'environnement. On devrait interdire l'aménagement en série dans le cours supérieur des moraines ou dans d'autres zones d'alimentation de la nappe souterraine, car ces endroits sont particulièrement vulnérables. On devrait plutôt loger le surplus de population en construisant, dans des centres urbains déjà établis, où les services municipaux sont déjà disponibles.

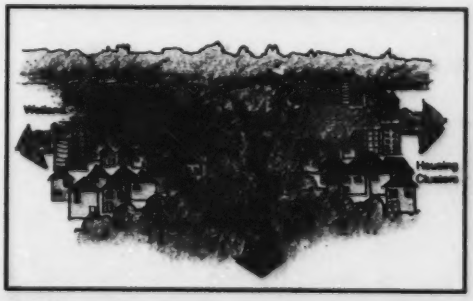


Figure 11

En amont du bassin versant, les ensembles immobiliers à densité moyenne ou élevée devraient être regroupés sur les terres les moins vulnérables, afin de protéger les vallées fluviales et les ravins, les terres humides, les lots boisés, les petites collines et

les fermes. Non seulement ce genre d'aménagement est agréable du point de vue esthétique, mais il permet aussi de conserver les espaces libres naturels et agricoles qui attirent les gens à la campagne et de protéger les cours d'eau et les habitats diversifiés et sains des plantes et des animaux de l'endroit.

Trois : S'assurer que l'aménagement soit favorable à l'environnement

On ne peut plus tolérer que l'aménagement aboutisse inévitablement à la détérioration de la nature et de la campagne; rivières et cours d'eau ne peuvent plus être utilisés comme autant d'égouts pluviaux. Dorénavant, l'aménagement devrait être considéré comme une façon d'améliorer la santé d'un cours d'eau et de restaurer les corridors verts existants. Il devrait se conformer à une politique de croissance nulle de la pollution causée par le limon et le ruissellement. Il ne devrait pas y avoir accumulation de limon durant la construction ou augmentation du ruissellement par la suite, pour éviter tout rejet additionnel dans les cours d'eau. Les terres humides devraient être préservées, remises en état ou créées pour favoriser le traitement biologique du ruissellement et, là où c'est possible et sans danger pour la nappe souterraine, l'eau de pluie devrait être évacuée dans le sol. Dans les régions urbaines existantes, les égouts pluviaux dont l'évacuation se fait dans les cours d'eau devraient être remplacés graduellement par un procédé d'épuration biologique, là où c'est possible. Sur les terres disponibles du lit d'inondation, un réseau d'étangs de retenue et de terres humides pourrait traiter l'eau pluviale tout en créant de nouveaux habitats pour la faune.

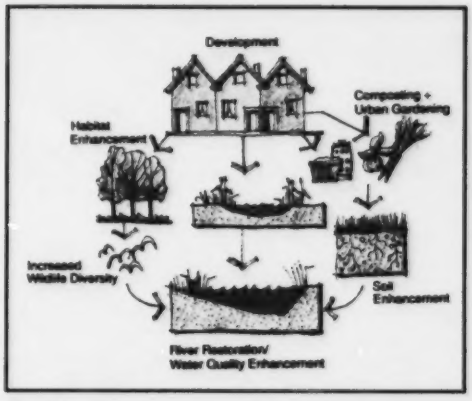


Figure 12

Quatre : Intensifier et diversifier l'aménagement

Les banlieues classiques occasionnent des pertes d'espace. Dans la zone d'amont du bassin versant, on peut préserver les terres à l'état naturel en intensifiant l'aménagement dans les banlieues existantes et dans le noyau urbain. Logements, boutiques et petites industries non polluantes peuvent occuper la place des aires de stationnement tandis que des appartements peuvent être construits au-dessus des boutiques pour former une suite d'établissements commerciaux à structure basse. Dans le centre-ville, les terrains industriels inutilisés peuvent être transformés en petits quartiers intimes ou en secteurs d'habitation à moyenne ou à forte densité, si le sol est encore en bonne santé ou s'il peut être décontaminé. Dans bien des cas, le fait d'assouplir les règlements de zonage encourage les propriétaires à

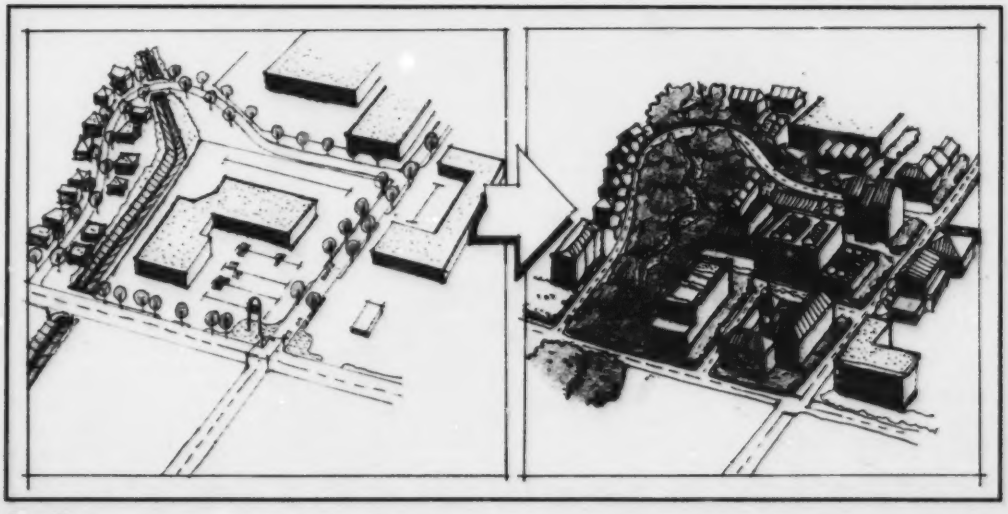


Figure 13

aménager des appartements en sous-sol, à diviser de grandes maisons en plusieurs unités ou à construire des «studios pour grands-parents» dans les arrière-cours. Ce sont là des mesures qui permettent une utilisation responsable de la terre et qui contribuent à créer des quartiers diversifiés et intéressants en même temps qu'elles assurent la protection des cours d'eau et des ravins et transforment en corridors migratoires pour la faune et en sentiers pédestres les emprises des chemins de fer et des installations électriques.

Cinq : Conserver les traditions rurales

Lorsque des terres agricoles sont perdues au profit de l'urbanisation et que des espèces horticoles exotiques remplacent les peuplements de plantes indigènes, la ville n'est plus en contact avec ses racines rurales. Les diverses communautés urbaines de l'avenir, pour demeurer saines, conserveront les fermes familiales, les exploitations maraîchères et les industries à fondement rural aux abords des villes, comme c'est le cas des villes européennes depuis des siècles. Là où les terres agricoles ont été vendues, l'espace «perdu» pour le développement industriel peut être consacré de nouveau à l'agriculture, ce qui donnerait un élan à la création d'emplois ruraux et instaurerait un nouveau milieu de vie et de travail à la campagne.

Les règlements de zonage des banlieues et du noyau urbain devraient encourager la culture maraîchère, une activité productive qui était particulièrement populaire au cours de la Deuxième Guerre mondiale et qui est remise en valeur par les familles d'immigrants. Les jardins suspendus et les petits potagers, le compostage et les jardins communautaires cultivés sur un lit d'inondation ou sur un terrain industriel non utilisé rattachent la ville à des traditions rurales durables. L'état d'un bassin versant ne peut que s'améliorer lorsque les «utilisateurs» deviennent des «protecteurs».

Figure 14

Six : Travailler de concert avec la nature

La nature possède de grands pouvoirs de restauration; même les parties du bassin versant qui ont subi une profonde détérioration peuvent recouvrer la santé si l'on permet à la nature de se régénérer elle-même. Cela signifie qu'il faut parfois dresser une clôture pour interdire l'accès d'une rive érodée aux humains comme aux animaux familiers et au bétail. Cela signifie toujours qu'il faut travailler à éliminer les substances nocives qui polluent les habitats naturels. Le bassin versant ne s'en portera que mieux si les parcs et les propriétés privées, y compris les bords des allées de terrains de golf, sont laissés à

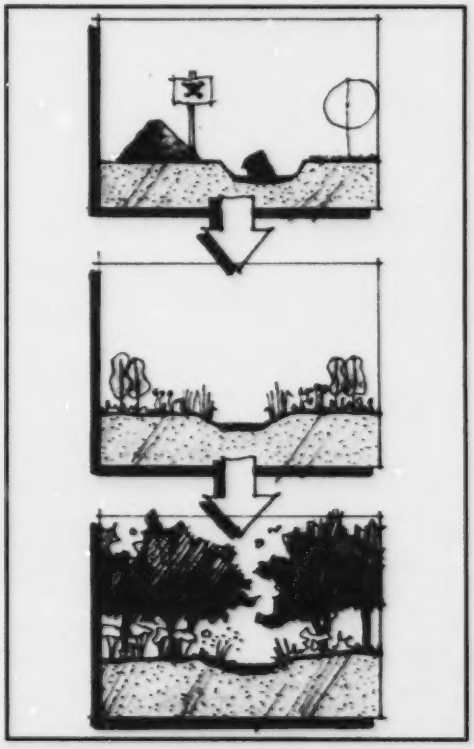


Figure 15

l'état naturel au lieu d'être continuellement l'objet d'un entretien coûteux et polluant.

Il est parfois nécessaire d'intervenir quelque peu là où la réhabilitation naturelle risquerait de s'étaler sur des décennies ou là où les humains ont effectué des changements qui ont rendu la régénération naturelle impossible. On peut aider la nature à se réhabiliter elle-même en plantant des arbres et des

arbustes indigènes pour remettre en valeur un corridor vert ou stabiliser la rive d'un cours d'eau, en aménageant des terres humides pour améliorer la qualité de l'eau et en peuplant de poissons indigènes un cours d'eau récemment remis en état. Il est parfois nécessaire, devant les travaux techniques exécutés dans le passé, de faire marche arrière pour réorienter les égouts de décharge des eaux pluviales, de faire couler à nouveau un cours d'eau jadis enfoui, de supprimer les rives d'un canal artificiel ou de

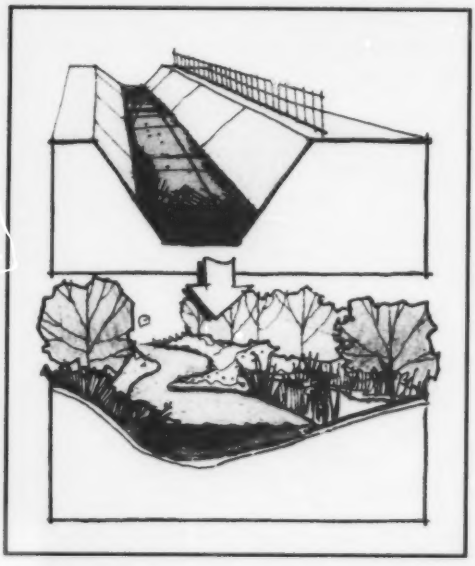


Figure 16

recréer un delta naturel. Les travaux techniques doivent être le moins nombreux possible, de dimensions réduites et faits pour soutenir les processus naturels, non les contrecarrer.

Sept : Sensibiliser la population au problème

Le désir de remettre en état un bassin versant en milieu urbain provient des gens qui y vivent et qui ont besoin de lieux naturels sains à l'intérieur ou aux abords de la ville. Lorsque les urbanistes entrent en scène, les citoyens et les experts ont alors le loisir de travailler ensemble. C'est dans les quartiers qu'on peut donner le coup d'envoi à l'assainissement d'un cours d'eau, à la plantation d'espèces indigènes et au nettoyage des ravins. Cela se produit lorsque les gens ont investi dans la santé de leur propre milieu de vie et sont encouragés quand les autorités assurent un accès facile et sécuritaire aux ravins et aux vallées fluviales.

Les groupes communautaires peuvent aussi surveiller de près la situation et signaler tout déversement ou acte de vandalisme touchant le milieu naturel. Tous les citoyens devraient comprendre les effets des produits chimiques employés pour la maison et le jardin sur les cours d'eau qui traversent leur région. De plus, puisqu'un bassin versant doit être réhabilité dans son ensemble, il faut, pour en assurer la protection, la planification et la remise en état d'un réseau hydrographique, trouver de nouveaux mécanismes qui s'adressent à toutes les sphères de

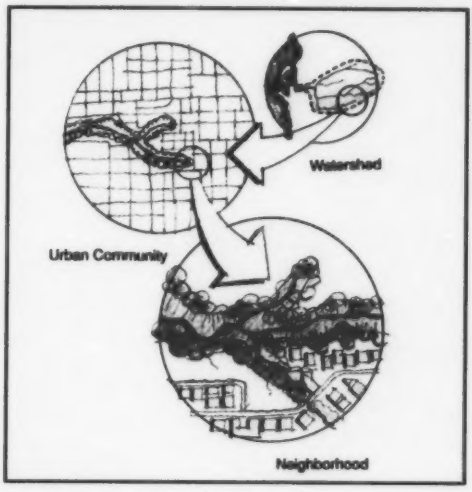


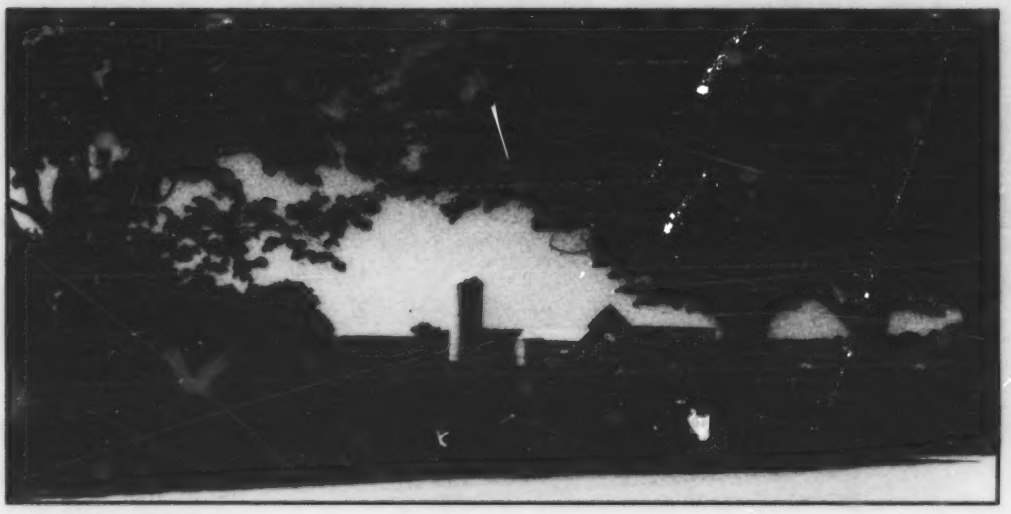
Figure 17

compétence : création de programmes de protection incluant les propriétaires privés, financement partagé des projets, promotion de la coordination entre les divers groupes de citoyens partout dans le bassin versant.

APPLICATION DES DIRECTIVES DE RÉGÉNÉRATION À LA DON

Dans les décennies à venir, les pressions démographiques sur le bassin versant de la Don se feront plus importantes. Personne n'est intéressé à voir la vallée entière prendre l'aspect d'un noyau urbain ou à voir le reste du paysage rural recouvert de banlieues. Pour protéger la santé du milieu naturel ainsi que les collectivités humaines qui y sont intégrées, toute modification additionnelle apportée au bassin versant doit viser à améliorer la santé environnementale du réseau hydrographique.

La protection de la Oak Ridges Moraine et de ses pentes utilisées pour l'agriculture est d'une importance décisive pour l'avenir de la rivière Don. La moraine est non seulement à la source de nombreuse



Terre agricole aux sources de la rivière

rivières du sud de l'Ontario, mais aussi un site d'une rare beauté qui fait la joie des promeneurs, des groupes d'étudiants et des naturalistes de toutes les parties de la biorégion du Grand Toronto.

La Commission appuie les efforts du comité de planification mixte de citoyens et de représentants du gouvernement provincial en vue d'élaborer des stratégies qui assureront la protection de l'ensemble de la moraine. L'inventaire de ses habitats et de ses nappes aquifères, l'évaluation des effets cumulatifs nocifs de l'aménagement, de l'extraction du gravier, des routes et des égouts et la création d'un couloir de verdure sur toute sa longueur, tout cela est important. La mesure de protection la plus efficace serait d'augmenter les services proportionnellement à la croissance démographique seulement dans les villes existantes qui offrent déjà ces services. L'aménagement de la zone rurale de la moraine, si même on le permet, devrait être limité de façon draconienne.

Si l'aménagement continue d'engloutir les terres agricoles au rythme actuel, Toronto ne tardera pas à être coupé de ses racines rurales. Il est temps de songer à fournir une aide directe aux fermiers — que ce soit sous forme de programmes de gestion des terres, de contrats de conservation autorisant la culture de certaines terres à perpétuité, de réserves foncières en vue de combler des besoins futurs ou d'allégement fiscal — ce qui préservera la rentabilité des fermes et des industries à fondement rural aux abords de la ville. L'aménagement limité des hautes terres agricoles doit ensuite s'harmoniser avec les fermes productives et même les mettre en valeur.

La campagne peut être protégée si l'on construit un plus grand nombre de résidences et immeubles à bureaux là où il y a déjà des banlieues, un noyau urbain et des régions industrielles sous-utilisées. Cela contribue aussi à la création de collectivités humaines plus diverses et plus intéressantes. Partout dans le bassin versant, la gestion de l'eau pluviale doit subir des changements en profondeur si l'on veut mettre en valeur, plutôt que détruire, les habitats aquatiques. Et dans le noyau urbain, en plus d'intensifier l'occupation des quartiers, on peut mettre à exécution un plan de grande envergure qui redonnerait au bassin versant son embouchure naturelle, ce qui réhabiliterait le cours inférieur de la rivière et le secteur riverain de Toronto au bénéfice de la faune aussi bien que des humains.

Dans cette section, sept directives en matière de régénération sont appliquées dans toutes les parties du bassin versant, avec des distinctions pour la campagne proprement dite, les banlieues et le noyau urbain. Bien qu'il nous reste beaucoup à apprendre au sujet de la réhabilitation des milieux naturels, nous savons que nous ne pouvons pas continuer de procéder comme par le passé.

LA CAMPAGNE

Les banlieues classiques situées dans le cours supérieur de la Don ont déjà empiété sur de nombreux villages et paysages ruraux (figure 18). Les cours d'eau aux sources de la rivière sont particulièrement vulnérables : ce ne sont souvent que des ruisselets entrelacés, dont la santé dépend de l'ombre et de la capacité de rétention d'eau des terres boisées. L'aménagement classique, tel qu'illustré à la figure 19,

absorbe de trop grandes étendues de terre. Dans le paysage montré à la figure 20, l'aménagement peut protéger des éléments naturels aussi bien que la ferme ou le village, simplement en concentrant la croissance à l'intérieur de la ville, en augmentant le nombre des étages et en construisant des maisons et des boutiques dans les espaces intercalaires. Lorsque l'on conserve une démarcation nette entre la ville et la campagne, les rues piétonnières, les centres commerciaux et les habituelles maisons en série ne débordent pas sur la campagne : les résidents peuvent alors profiter à la fois de la vitalité du village et de la sérénité de la campagne. La topographie et les éléments culturels définissent la morphologie urbaine; les traditions rurales sont conservées; les cours d'eau et les boisés sont protégés.

Lorsqu'on permet une construction limitée de nouveaux ensembles immobiliers dans la partie supérieure du bassin versant, ceux-ci devraient probablement être groupés comme des villages, pour

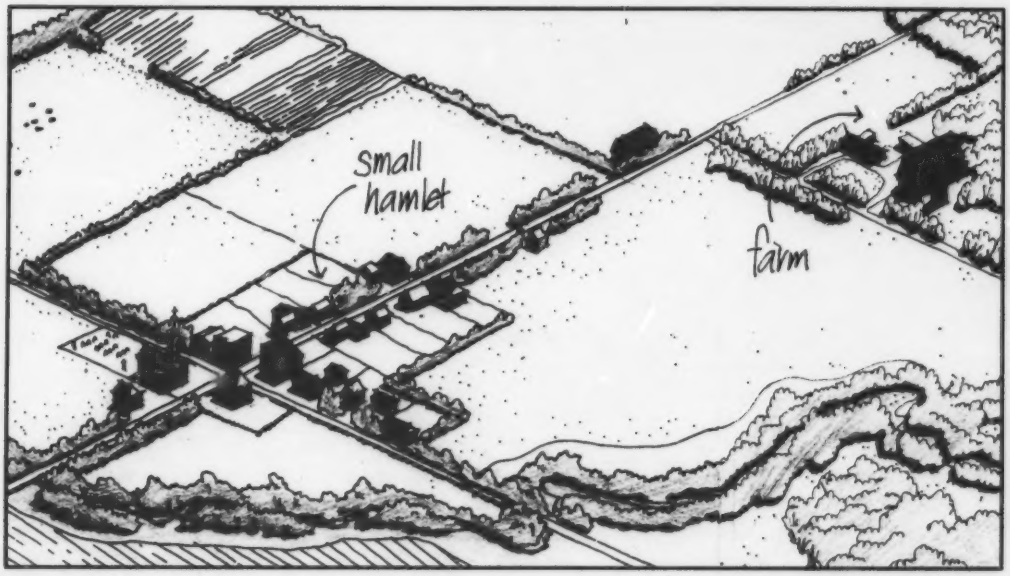


Figure 18 Village rural traditionnel sur la moraine

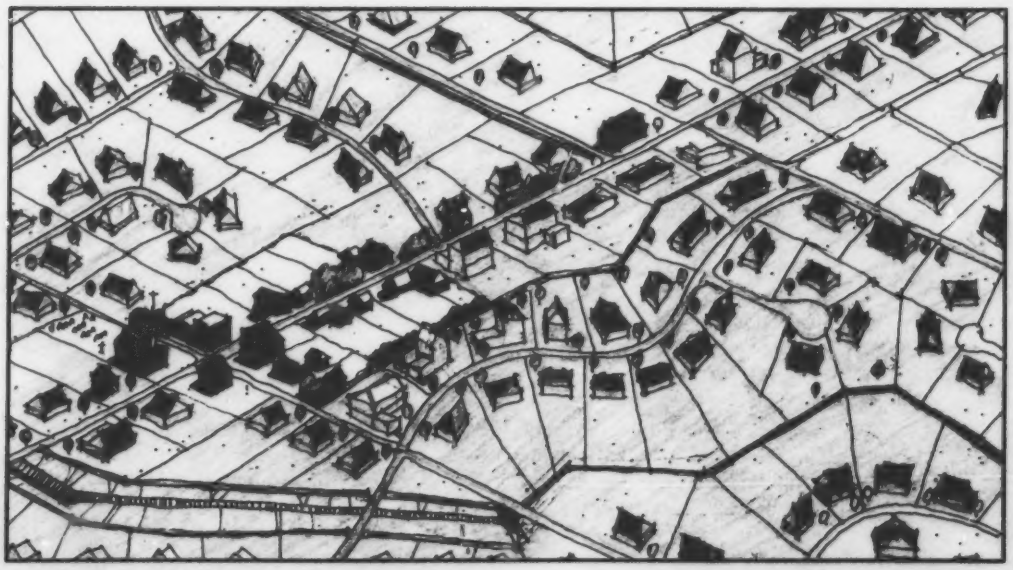


Figure 19 Village et terre agricole rapprochés par l'aménagement classique

s'intégrer discrètement au milieu naturel et au paysage rural, comme le montre la figure 21. L'augmentation de la densité de logement, par suite de la construction d'immeubles à plusieurs étages, de duplex et de triplex et de la diminution des espaces privés entre ces habitations, protège la campagne environnante. Les rues devraient être étroites, ce qui limiterait la vitesse de la circulation automobile et la perte d'espace. C'est en groupant les boutiques commerciales aux carrefours que l'on donne aux résidents un sentiment d'appartenance au quartier et c'est en encourageant les gens à cultiver des jardins maraîchers que l'on attire dans le nouveau village une clientèle rurale. Les haies et les clôtures des fermes et les vieux rails de chemin de fer devraient être conservés : ils serviraient de corridors migratoires pour la faune et de sentiers pour les humains. L'adoption de ces mesures permet à la communauté humaine de faire partie intégrante de la campagne environnante, sans la dominer ni la dégrader.

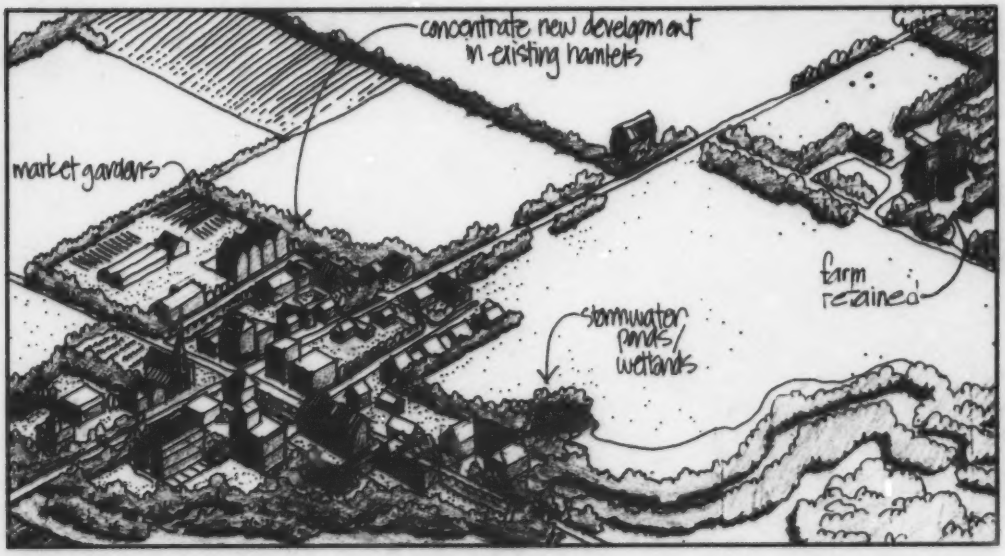


Figure 20 Regroupement d'un nouvel ensemble immobilier autour d'un milieu existant

Figure 21 Utilisation variée de la terre dans de nouvelles zones résidentielles

LES BANLIEUES EXISTANTES

Un foyer en banlieue, le rêve nord-américain dans les années 1950 et 1960, est aujourd'hui un rêve que nous ne pouvons plus nous permettre du point de vue environnemental. Dominé par l'automobile, ce mode de peuplement à faible densité consomme trop de terrain et nécessite trop d'énergie pour le transport. Les vastes pelouses qui entourent les édifices sont un gaspillage d'espace et d'énergie et contribuent à la pollution chimique du bassin versant. De même, les hectares consacrés à des routes larges, à des entrées pour voitures, à des aires de stationnement et à des rues piétonnières consomment trop d'espace et rendent encore plus grave le problème de pollution du ruissellement urbain.

Cependant, les banlieues actuelles (figure 22) peuvent accueillir beaucoup plus de gens, ce qui protège, en d'autres endroits, les terres rurales. En outre, la diversification des habitations et de l'utilisation des terres peut entraîner la création de collectivités beaucoup plus intéressantes (figure 23). Aujourd'hui, dans les banlieues, un grand nombre de personnes, particulièrement dans les familles d'immigrants, veulent apporter à leur propriété des changements qui contribuent à l'assainissement de l'environnement.

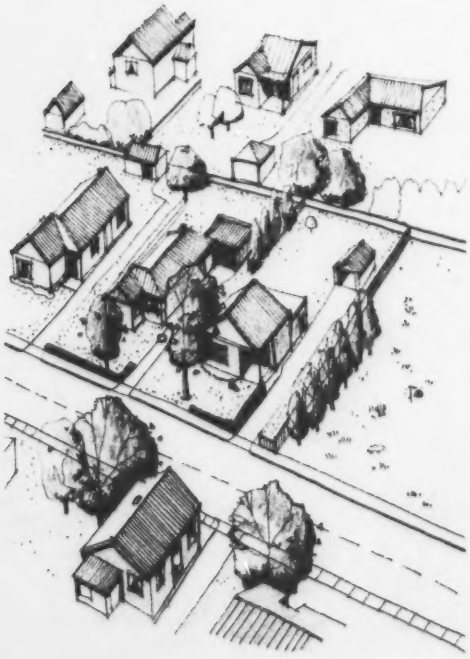


Figure 22 Banlieue existante

Les propriétaires devraient être autorisés à transformer leur sous-sol en appartements, à diviser de grandes maisons en duplex et en triplex, à ajouter des pièces supplémentaires, à bâtir des maisons en rangée dans les cours latérales ou à construire des studios pour grand-parents dans leur arrière-cour ou au-dessus des garages. De plus, les pelouses consommatrices d'énergie peuvent être converties en jardins à légumes et à fleurs, à culture organique plus productive.

De même, il faudrait rendre plus étroites les rues habituellement larges des banlieues : l'espace ainsi libéré serait accessible à tous et les trottoirs élargis, jalonnés d'arbres, constitueraient un lieu de passage ombragé et agréable.

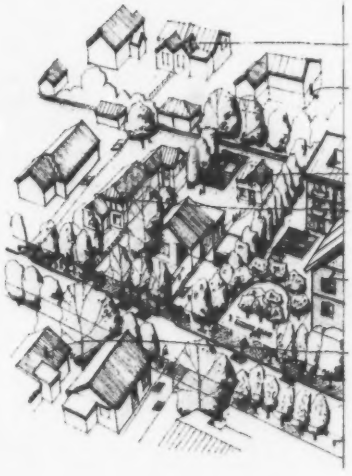


Figure 23 Autre possibilité

LE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL

Mis à part les règlements de zonage désuets, rien n'empêche les sites industriels non pollués d'accueillir des habitations et des boutiques. Lorsque les gens résident près des lieux où ils travaillent et font leurs courses, la marche et le transport à bicyclette remplacent les déplacements journaliers en automobile, sources de pollution, et des collectivités authentiques peuvent se former — ce qui diffère considérablement des banlieues-dortoirs, des centres commerciaux et des parcs industriels

stériles. On peut aussi rendre certaines terres à l'agriculture en cultivant des jardins privés ou communautaires et transformer les toits plats des édifices industriels en potagers. Tout cela peut égayer et diversifier davantage des communautés déjà florissantes. Ici encore, un usage plus intensif des sites industriels, que ce soit au centre de la ville ou en périphérie, réduit les pressions démographiques sur les campagnes.

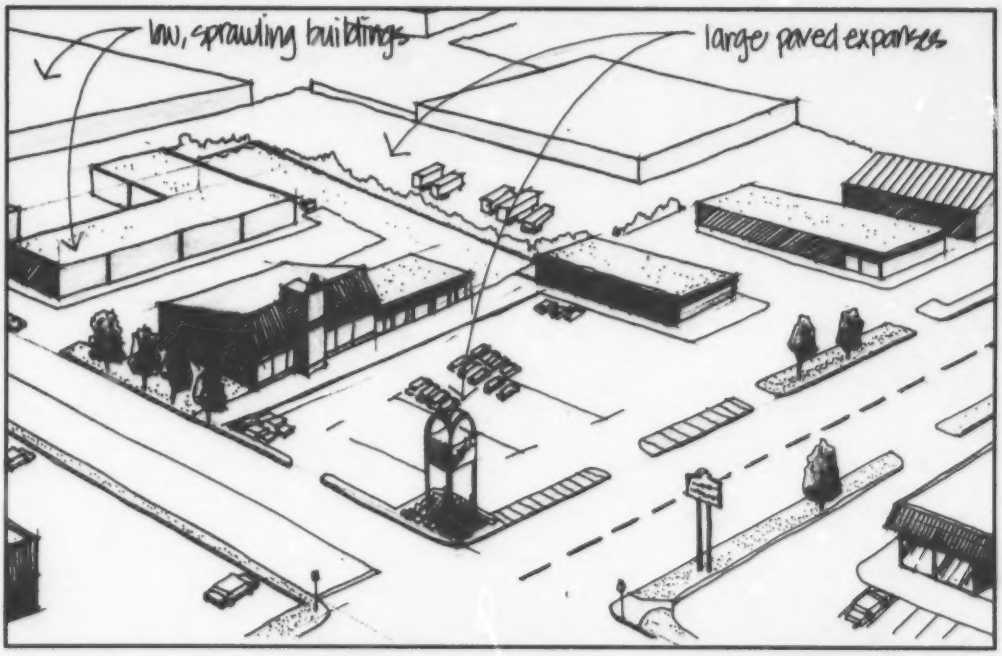


Figure 24 Développement industriel / commercial traditionnel

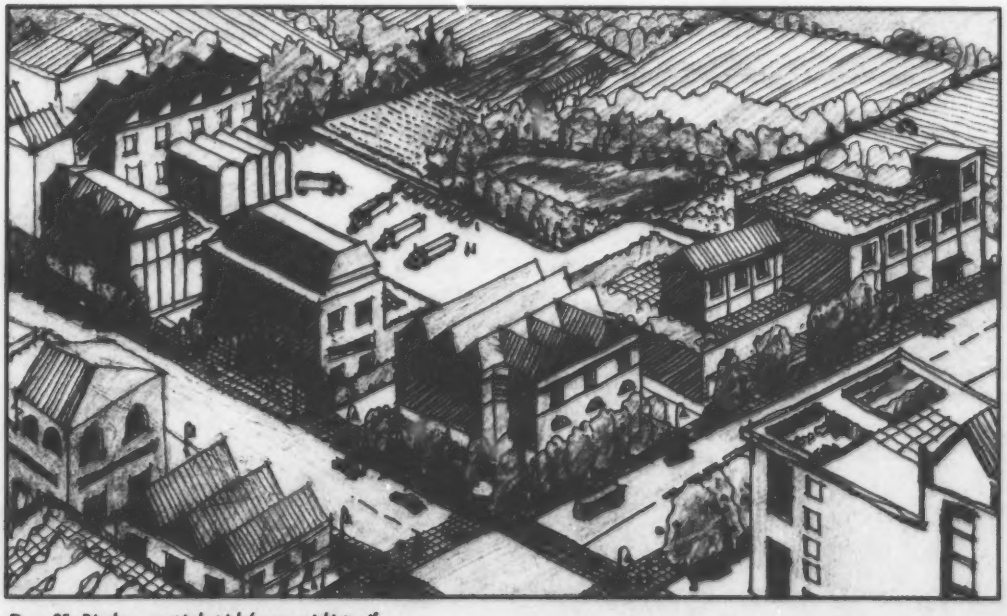


Figure 25 Développement industriel / commercial intensif

UNE DÉMARCHE AXÉE SUR L'ÉCOSYSTÈME POUR L'AMÉNAGEMENT

La figure 26 représente une scène typique du cours supérieur du bassin versant de la Don : des champs cultivés, où apparaissent çà et là des clôtures et de petites collines, se nichent près de l'embranchement d'un cours d'eau aux rives boisées. Mais les promoteurs ont acheté la terre des agriculteurs et le conseil municipal a approuvé le changement de zonage qui apportera beaucoup plus de revenus que l'agriculture ne l'a jamais fait.

Bientôt, les bulldozers et les niveleuses enlèveront la terre de surface, les arbres et les buttes et nivellera ce qui était autrefois une terre agricole fertile pour la changer en une plaine uniforme, monotone, stérile sur laquelle on peut facilement construire. De plus, les terres humides qui pourraient s'y trouver seront automatiquement remblayées. Au cours de l'aménagement, qui peut se prolonger pendant quatre ans, le cours d'eau en amont subira une érosion et un envasement considérables. Il se peut qu'il soit éventuellement encaissé dans des murs de béton.

Le promoteur fera installer l'infrastructure habituelle : routes profilées à revêtement dur, caniveaux, égouts pluviaux et canalisations de gaz, d'eau et d'eaux domestiques. Il vendra ensuite des lopins de terre préparés à d'autres entreprises, lesquelles construiront de vastes immeubles à bureaux et des installations industrielles à faible densité et recouvriront d'asphalte plusieurs acres de terre pour en faire des terrains de stationnement — sur le modèle de ce qui a déjà été fait. La plupart des terres non pavées deviendront des pelouses parsemées d'arbres décoratifs non indigènes (figure 27).

Cependant, si l'on montrait un peu d'imagination et d'intérêt pour la conservation des milieux naturels, cet aménagement pourrait protéger la campagne et ses habitats et même s'y intégrer. Des zones d'aménagement diversifié à plus forte densité, avec des constructions plus rapprochées, pourraient se trouver en bordure du site, préservant ainsi le cours d'eau et ses rives boisées qui deviendraient un centre naturel et un carrefour des activités humaines (figure 28). Les terrains boisés, les buttes, certains champs cultivés et certains immeubles ainsi que les terres humides existantes pourraient être conservés. Le ruissellement urbain, plutôt que de détruire le cours d'eau, pourrait être dirigé vers des étangs et de nouvelles terres humides.

Un aménagement de ce genre respecte toutes les directives de régénération : il protège la nature et le paysage rural, il est modelé pour s'intégrer à la topographie du lieu car il est groupé sur les terres les moins vulnérables et il améliore la santé de l'environnement. C'est un aménagement dense et diversifié (constructions industrielles,

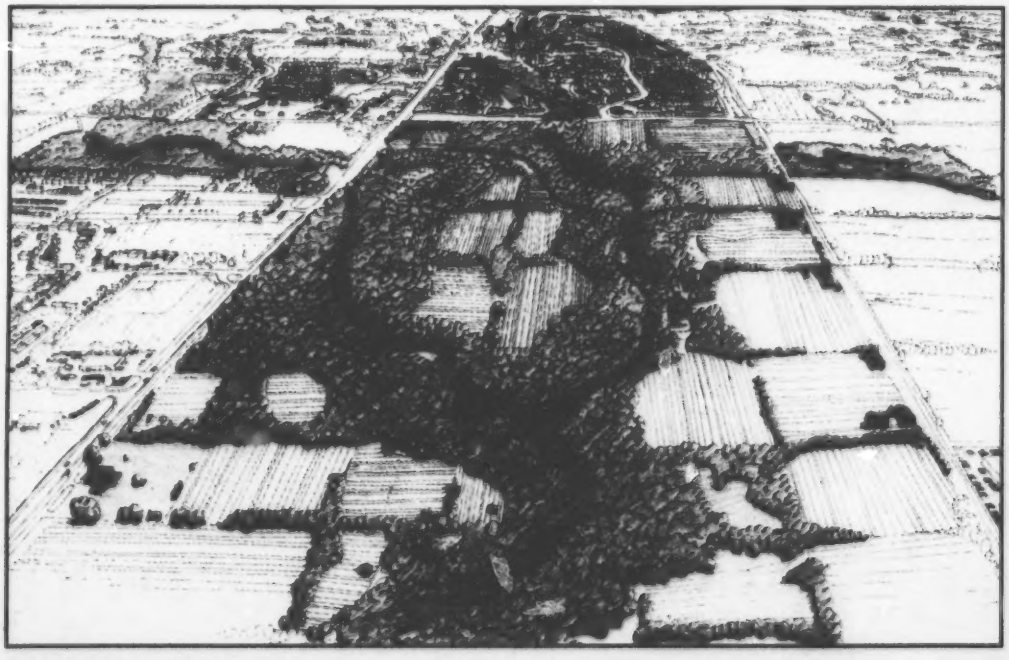


Figure 26 Modèles actuels d'aménagement

commerciales et résidentielles) qui conserve les traditions rurales en protégeant les terres agricoles et en intégrant les industries basées sur les ressources agricoles. À toutes les étapes de l'aménagement, on travaille en fonction de la nature, et non contre elle. Les gens qui habitent ce site ne peuvent s'empêcher d'être sensibilisés aux problèmes du bassin versant. Au rythme où l'urbanisation envahit la campagne dans le bassin versant de la rivière Don, il est indispensable que l'aménagement soit conforme à ces nouveaux modèles.

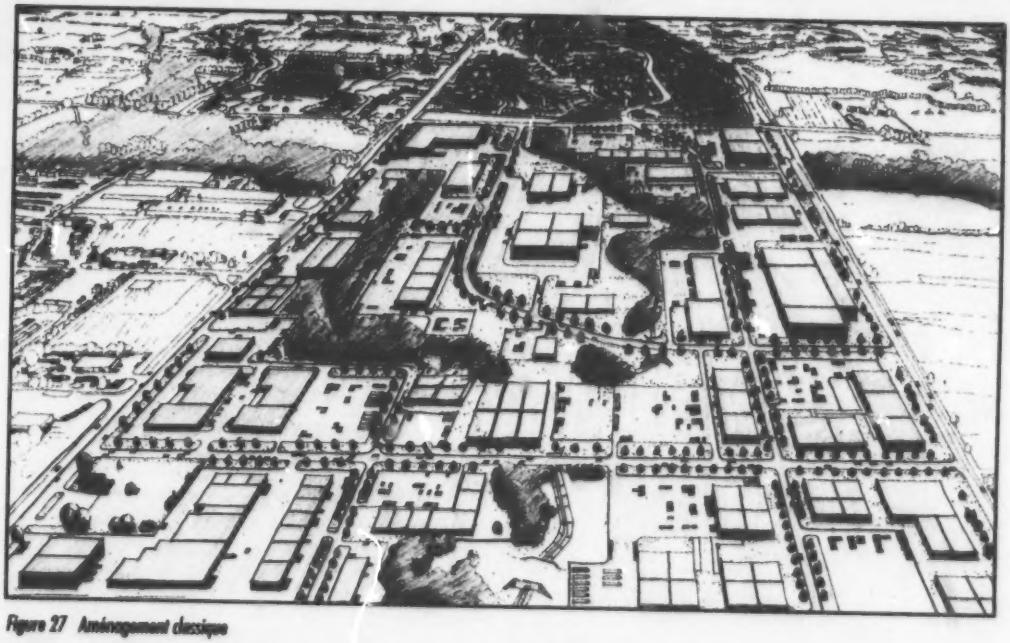


Figure 27 Aménagement classique

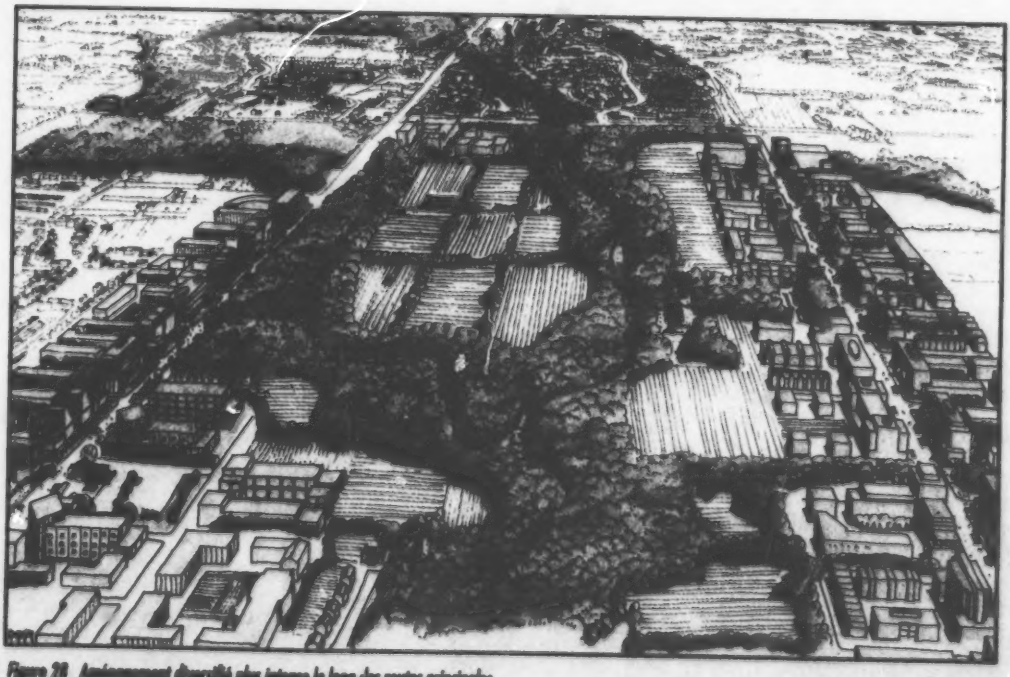


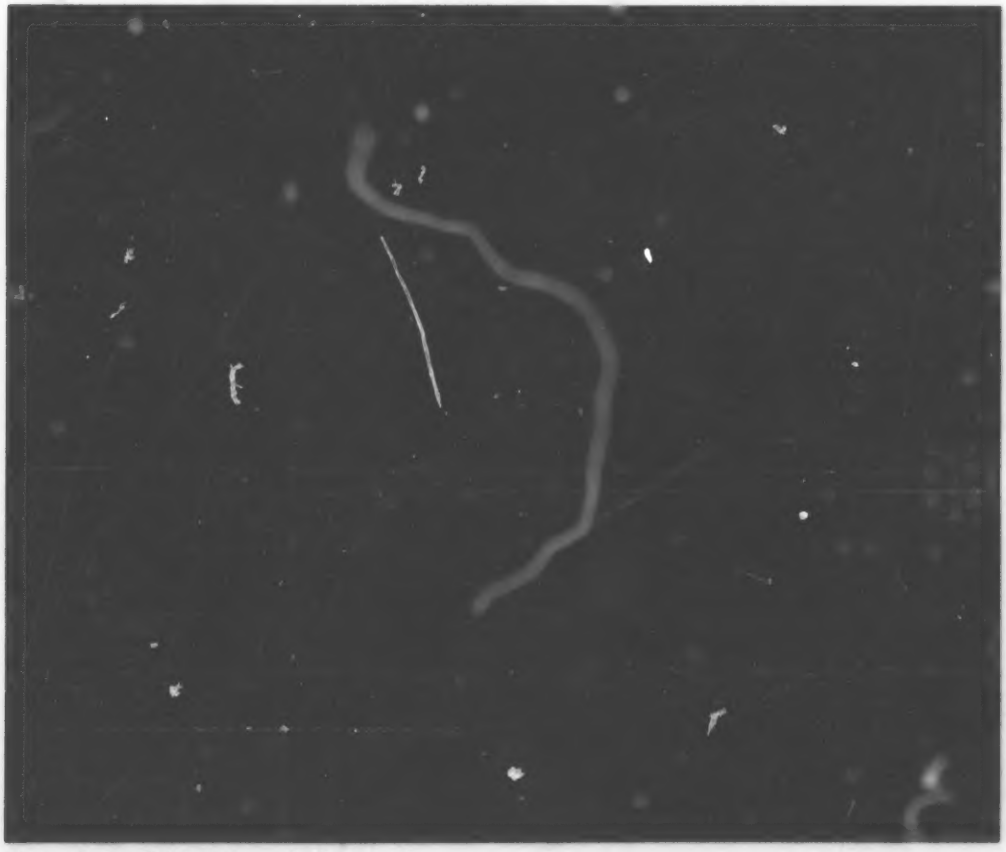
Figure 28 Aménagement diversifié plus intense le long des routes principales

GESTION DE L'EAU PLUVIALE : VIEILLES HABITUDES, NOUVELLES SOLUTIONS

La façon la plus efficace d'aider les habitats aquatiques à se régénérer serait d'apporter des changements radicaux au système habituellement mis en place pour l'évacuation des eaux pluviales. Pour ce qui est de la Don, l'eau pluviale — qui provient du ruissellement urbain — est rejetée directement dans la rivière : c'est ce qui constitue la cause principale de la pollution de la rivière et de ses débits maximum et minimum, ce qui occasionne, dans les deux cas, une détérioration importante des habitats. Les dommages causés par l'eau pluviale se retrouvent partout dans le bassin versant, dans les nouveaux aménagements, dans les banlieues existantes et dans le noyau urbain.

L'infrastructure de béton et d'acier, comprenant les caniveaux, les canaux de drainage, les puisards de rue et les conduites souterraines d'eau pluviale, évacue le plus rapidement possible l'eau polluée provenant des endroits pavés de la ville et cette eau se retrouve ensuite dans les rivières, les cours d'eau ou les lacs. Ce réseau d'évacuation, conçu pour la sécurité et le confort des citadins, leur garde les pieds au sec et empêche l'eau de stagner et de se transformer en glace vive. L'eau de ruissellement non traitée transporte de l'huile, du plomb, des sels, des engrais, des herbicides, des pesticides, des feuilles en décomposition, des excréments d'animaux — en plus de tout ce que les gens déversent dans les collecteurs d'eaux pluviales — pour se jeter ultimement dans les rivières et les cours d'eau.

Le déversement soudain d'un surplus d'eau pluviale dans la rivière gonfle le débit au maximum et occasionne des crues très rapides et dangereuses. Ironie du sort, le déplacement de l'eau vers le lac est d'une telle efficacité que, en période de sécheresse, il y a peu de réserve; les cours d'eau s'assèchent, le niveau du cours inférieur de la Don baisse et la rivière devient paresseuse. Le passage d'un extrême à l'autre — du débit maximum au débit minimum — ainsi que la teneur en polluants du ruissellement — détruit les



Prototype d'un égout de décharge des eaux pluviales

habitats des poissons, des tortues et des amphibiens. Il ne faut guère s'étonner que seules quatre espèces robustes de poissons arrivent à survivre dans la rivière Don.

Pour éviter que toute cette eau pluviale ne détériore le milieu naturel avant d'atteindre les cours d'eau, il faudrait qu'elle soit traitée de la même manière que les eaux usées, ce qui est une entreprise extrêmement coûteuse. Mieux encore, le problème des substances qui polluent l'eau pluviale pourrait être entièrement solutionné à la source. Par conséquent, il faudrait trouver des solutions de rechange à l'emploi du sel de voirie, interdire l'utilisation de produits chimiques dans les parcs, les terrains de golf et les jardins, décourager le transport par automobile et imposer des amendes aux résidents dont les voitures ont des fuites, à ceux qui déversent des toxines dans les égouts pluviaux et à ceux qui ne ramassent pas les excréments de leur chien, au mépris des lois existantes.

En outre, on pourrait apporter des modifications au réseau même d'égout pluvial traditionnel, en procédant, par exemple, à la régularisation du débit pendant les pluies, en créant des aires de rétention ou en remplaçant graduellement la surface dure et imperméable des conduites d'eau pluviale, des trottoirs, des surfaces de stationnement et des caniveaux par des matériaux poreux.

Même si de telles mesures devraient être considérées sérieusement, il y a d'autres façons de respecter la nature et de s'assurer que l'eau pluviale contribue à assainir les rivières et les cours d'eau.

Les terres humides constituent des habitats pour la faune et, de plus, assainissent l'eau efficacement : des plantes telles que les scirpes absorbent les polluants. Partout dans le bassin versant, il faudrait profiter de chaque occasion qui s'offre de créer des marais et des terres humides. Même dans le noyau urbain, il y a souvent assez d'espace pour éloigner les débits d'eau pluviale des rives des cours d'eau en vue de créer plus loin des étendues étroites de terres humides. De plus, les fossés peuvent remplacer les revêtements durs le long des principales routes, ce qui permet à l'eau de ruissellement d'être absorbée par le sol. Donc, il n'est pas rare de voir les plantes d'eau apparaître et s'installer. Enfin, la reforestation, indépendamment des autres avantages des arbres, aide le sol du bassin versant à retenir et à assainir l'eau naturellement.

L'eau pluviale, au lieu d'être considérée comme une eau d'égout qu'il faut vite expulser , devient un moyen de créer des sites beaux et diversifiés pour peu qu'on la traite en fonction des principes de régénération.

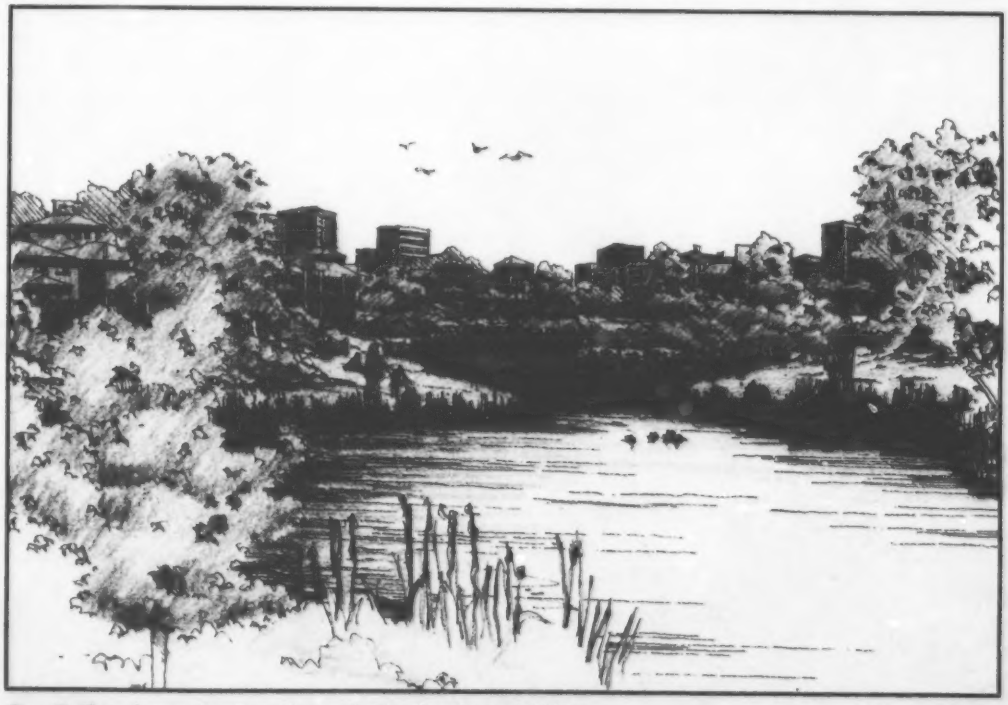


Figure 29 Plantes d'eau pour le traitement des eaux pluviales et l'amélioration de l'habitat

COURS INFÉRIEUR DE LA DON : LE DELTA

L'aménagement classique de terres portuaires entraîne souvent la création de parcs industriels stériles et mornes parsemés de plants horticoles — et ces endroits ne sont invitants ni pour la faune, ni pour les humains. Cependant, si l'on applique les directives de régénération, on peut changer radicalement l'apparence et le rôle des terres portuaires : les éléments historiques et naturels peuvent être protégés et l'aménagement peut se faire de façon plus intensive de manière à laisser de vastes étendues d'espaces verts. Le Task Force to Bring Back the Don de la ville de Toronto a élaboré en 1991 un projet fondé sur l'utilisation dramatique de la nature, projet conçu dans le but d'aider la nature à créer de nouveau un delta naturel et marécageux sur le site même des terres portuaires.

Dans le rapport *Un point tournant*, paru en 1990, la Commission recommandait que des industries conciliables avec l'environnement ainsi que des parcs soient établis dans ce qui est actuellement l'East Bayfront, la région portuaire industrielle, qui est l'ancien marécage Ashbridge's remblayé. Selon le projet du Task Force, la rivière serpenterait à travers 50,6 hectares (125 acres) de marais régénérateurs et se jetterait dans la voie maritime au sud tandis que des immeubles à bureaux et des industries soucieuses de l'environnement se masseraient sur les deux berges. C'est là une perspective fascinante, si l'on compare ce projet à l'aménagement classique de terres portuaires (voir des perspectives contrastantes, figures 30 et 31).

Les membres du Task Force croient que, si l'on favorise la formation naturelle d'un delta marécageux, delta que les ingénieurs ont éliminé, il y a 80 ans, cela faciliterait le rétablissement d'un corridor migratoire pour la faune entre la vallée de la Don et la flèche de la rue Leslie (qui sert de refuge et de halte à des centaines d'oiseaux aquatiques et d'autres oiseaux); de plus, on créerait ainsi dans le delta un nouvel habitat propice aux poissons, aux amphibiens, aux oiseaux et à d'autres espèces fauniques et l'on aménagerait de vastes espaces verts rendus à la nature dans le secteur riverain de Toronto, au bénéfice des citadins. La rivière si longtemps exploitée terminerait donc son parcours en toute dignité comme doit le faire toute rivière, c'est-à-dire à son embouchure naturelle.

Figure 30 Aménagement classique

L'équipe de planification du Task Force étudie présentement en détail les moyens techniques nécessaires pour la réalisation de ce projet de delta. Le recours à plusieurs disciplines — hydrologie, biologie, ingénierie, planification environnementale — fait partie de la stratégie du groupe de travail, lequel cherche à réhabiliter la nature, plutôt qu'à la soumettre, à respecter les processus naturels, plutôt qu'à les contrecarrer.

Car comme toutes les rivières, la Don «veut» se faire un delta. Chaque année, les Toronto Harbour Commissionners draguent 100 000 mètres cubes (3 531 467 pieds cubes) de limon pour empêcher l'envasement et garder ouvert le Keating Channel. En présence d'un delta marécageux, le besoin de dépenser annuellement 600 000 dollars diminuerait considérablement : au lieu de cela — en construisant des digues et en surveillant de près l'endroit où se forme le delta — on permettrait à la rivière Don de créer des marais et de combler le Keating Channel, et ce seul changement serait suffisamment important pour modifier la situation en amont.

Cette vision de la rivière Don transformerait le secteur riverain de Toronto. Plutôt qu'un égout qu'on voudrait oublier, la rivière serait alors le centre d'intérêt de la ville. Le groupe de travail fait ainsi une planification à long terme et propose que, au cours des 20 à 40 années nécessaires à la réalisation de ce projet, on établisse une station de recherches et de formation sur les terres portuaires afin d'étudier les processus naturels de formation d'un delta et d'un marais.

COURS INFÉRIEUR DE LA DON : LA PLAINE BASSE DE ROSEDALE

Au cours de l'évolution naturelle de la région, au moment où les glaciers fondaient et les eaux du lac Iroquois baissaient enfin, la rivière Don serpentait tranquillement en traversant le lit nu de la nouvelle plaine, créant ainsi sur son chemin un énorme delta de terres humides, d'étangs et de lagunes (figure 4). C'est la raison pour laquelle le cours inférieur de la rivière, encaissé dans un canal qui traverse la plaine, se remplit de limon encore aujourd'hui : la rivière «essaie» toujours de former son ancien delta.

Le fait de laisser simplement la nature suivre son cours entraînerait la destruction d'une grande partie de l'infrastructure municipale qui borde présentement le cours inférieur de la rivière. Les premières

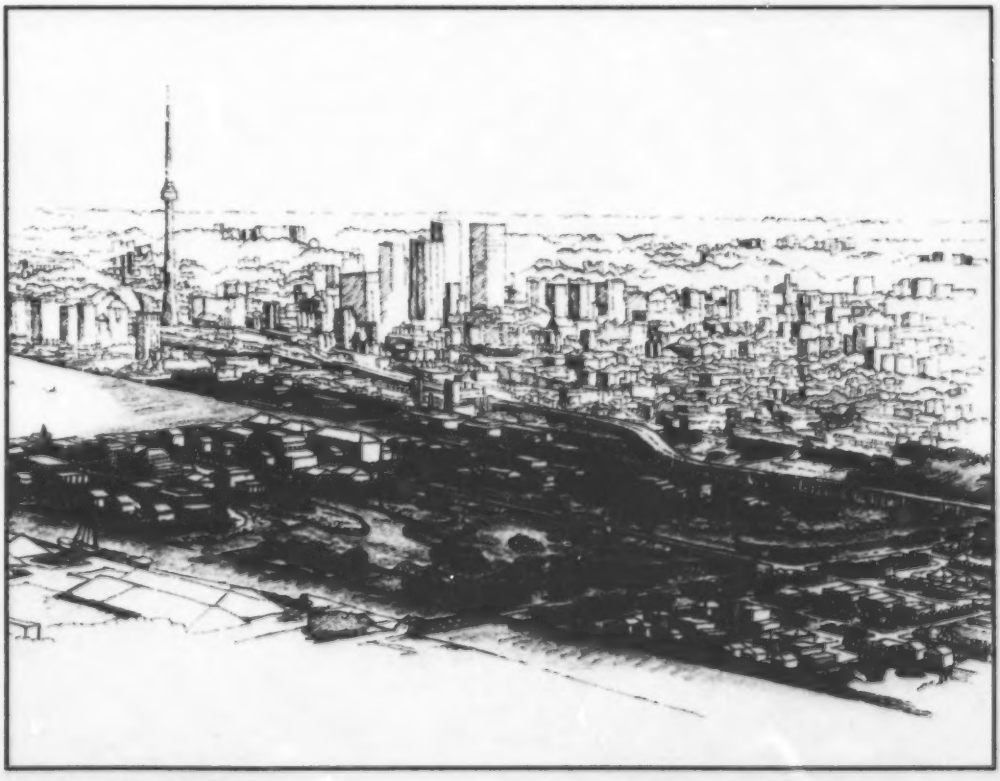


Figure 31 Autre forme d'aménagement

études effectuées par le groupe de travail semblent indiquer qu'il faut accentuer la pente d'écoulement de la rivière Don pour lui donner le surplus d'énergie qui lui permettrait d'entraîner le limon jusqu'au delta situé dans les terres portuaires. Un déversoir de deux à trois mètres, au niveau de la plaine de Rosedale, juste au nord de Gerrard Street, répondrait parfaitement à ce besoin — ce qui démontre que la nature a parfois besoin de l'intervention humaine pour se régénérer. Étant donné les ouvrages techniques considérables qui ont été exécutés dans le passé pour modifier la rivière, il faudra exécuter des travaux de restauration pour assainir le cours inférieur du bassin versant et obtenir un delta naturel assez semblable à l'ancien.

La construction d'un déversoir sur la plaine de Rosedale aurait l'effet d'une digue de castor : un bassin d'amont serait créé derrière le déversoir, bassin qui se remplirait de sédiments et qui favoriserait la formation d'habitats de bas-fonds, comme des prés, des terres humides et des terres boisées. Les étangs et les terres humides contribueraient à régulariser les inondations tandis que la faune reviendrait habiter les terres et que la population pourrait y trouver d'agréables espaces de récréation.

Figure 32 Cours inférieur de la Don : la plaine basse de Rosedale

LE CANAL DU COURS INFÉRIEUR DE LA RIVIÈRE DON

Il est difficile de rendre à l'état naturel une rivière linéaire et canalisée comme l'est la rivière Don entre Rosedale et l'emplacement proposé du nouveau delta. La municipalité a déjà trouvé difficile d'aménager une piste cyclable et un sentier piétonnier à cet endroit il y a deux ans. Puisque les rails de chemin de fer, les autoroutes et les berges d'acier et de béton qui bordent le cours inférieur de la Don semblent se trouver là pour y rester, il est probable que cette portion fortement urbanisée du bassin versant profiterait davantage d'un aménagement plus traditionnel; on pourrait, par exemple, prévoir un agréable parc riverain à cet endroit.

Le Don Task Force suggère également, comme complément au projet de restauration, l'aménagement d'étangs et de rapides dans la rivière Don, à tous les cent mètres environ, ceci dans le but de maintenir le degré d'inclinaison plus élevé de la nouvelle pente d'écoulement et de permettre aux poissons d'accéder à la zone d'amont. Des peupliers et des saules à la croissance rapide, qui s'harmonisent parfaitement au milieu humide, pourraient être plantés sur les berges presque dépourvues d'arbres; ils apporteraient de l'ombre, fourniraient à l'automne un tapis de feuilles sèches et attireraient les insectes, ce qui améliorerait les habitats du poisson et les sources alimentaires. Cependant, ce qui est plus important encore, c'est

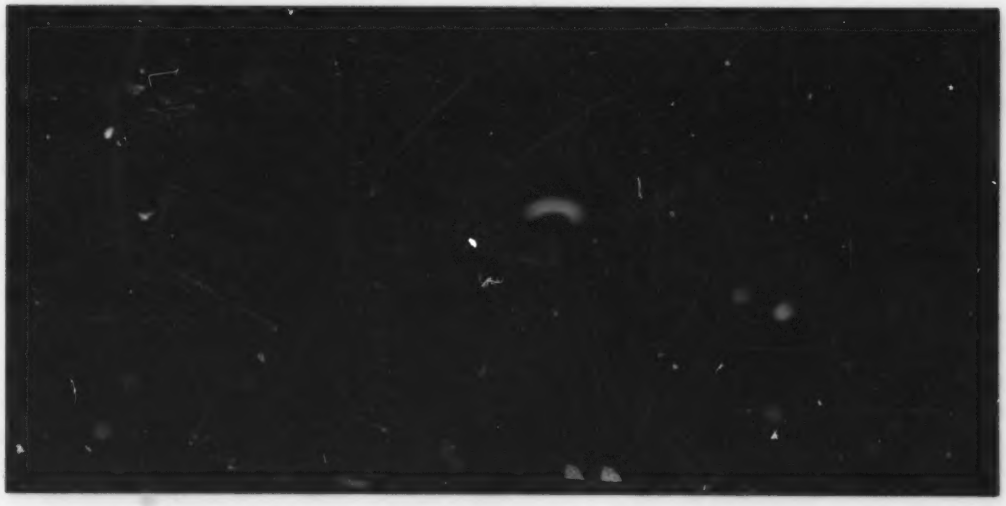


Figure 33 Le canal du cours inférieur de la Don

que la partie inférieure dégradée du bassin versant serait «rendue à la population», qui apprécierait l'ombre des arbres, les bruits agréables provenant d'une rivière plus naturelle et les endroits pour s'asseoir et regarder les canards barboter dans les trous d'eau et les poissons y tracer des cercles.

ACCÈS ET LOISIR

Le bassin versant de la Don nous apparaît comme un réseau remarquable de vertes vallées et de ravins entrelacés, situé dans l'un des plus grands centres urbains de l'Amérique du Nord. S'il est remis en état, il peut redevenir un refuge sain et un corridor migratoire pour la faune. Il peut aussi devenir un havre pour la population, qui renouerait avec la nature et qui pourrait se reposer des pressions de la ville à l'intérieur même de cette ville. La force mobilisatrice de la réhabilitation de la Don est son accessibilité. Plus il y aura de gens pour apprécier les plaisirs de la vallée, même dans son état actuel, plus le mouvement populaire en faveur de sa remise en état sera important.

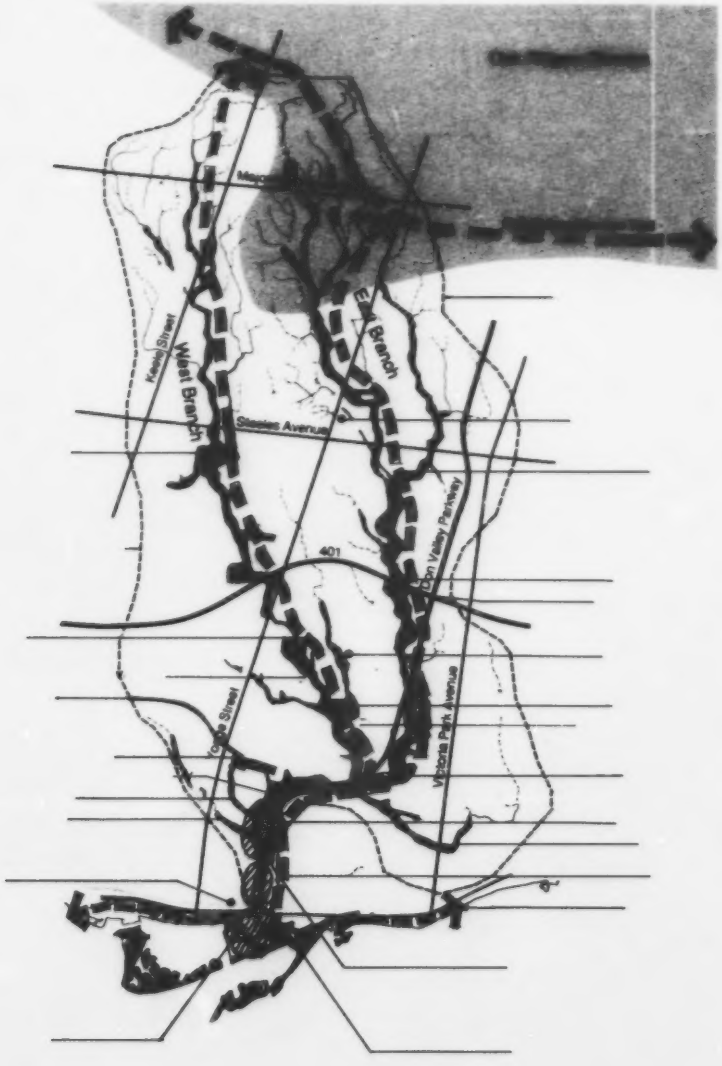


Figure 34 Relier le bassin versant

Il n'y a pas de meilleur moyen pour sensibiliser les gens aux problèmes du bassin versant que de relier les sentiers déjà existants — tels que la piste cyclable du cours inférieur de la rivière et le sentier de la nature qui traverse la Charles Sauriol Conservation Reserve — partout dans le bassin versant. Ce réseau, à son tour, pourrait relier le sentier Martin Goodman, qui longe les rives du lac, au couloir de verdure proposé pour la Oak Ridges Moraine. Depuis que la municipalité a ouvert un sentier dans la partie inférieure de la rivière — surtout depuis qu'un escalier en facilite l'accès au parc Riverdale — des dizaines de cyclistes, de joggers, d'ornithologues amateurs et de simples promeneurs goûtent aux plaisirs que peut offrir la partie inférieure de la vallée, chaque fin de semaine.

Indépendamment de la détente du corps et de l'esprit qu'il peut procurer aux être humains, le bassin versant de la Don est un réseau naturel qui possède une valeur en soi. Néanmoins, parce que les gens font maintenant partie intégrante du réseau naturel, il est important de réhabiliter le bassin versant au profit de tous. Les défenseurs de la Don espèrent qu'un jour, quand reviendront les renards, les tortues et peut-être même le saumon, les enfants pourront à nouveau s'ébattre dans les points de baignade de la Don.

RÉFLEXIONS SUR LA RÉALISATION DE CETTE VISION

Comment 800 000 personnes, parmi lesquelles on compte des bureaucrates de plusieurs ministères provinciaux et fédéraux, en plus d'une armée d'urbanistes, de politiciens, de naturalistes, de biologistes, d'ingénieurs, d'architectes paysagistes et d'avocats — et ce, dans sept sphères de compétence municipales — pourront-elles réaliser une vision aussi grande que celle de la régénération d'un bassin versant?

Il y a une façon de ne pas y arriver : que chaque ville, grande ou petite, située dans le bassin versant continue de faire bande à part. Ce qui peut profiter à une municipalité peut endommager tout le bassin versant ainsi que les sites naturels locaux.

Une autre recette infaillible pour échouer serait de permettre que cette vision échappe aux citoyens pour devenir la seule propriété des experts. Si les directives concernant la régénération émanent toujours des autorités, il est presque assuré que l'on perdra l'appui du public et que des initiatives valables seront étouffées dans l'oeuf. Les groupes de

quartiers et de citoyens participent déjà à des projets locaux de restauration : ils plantent des arbres, nettoient des ravins et jouent le rôle de surveillants pour empêcher les déversements de produits chimiques et le vandalisme dans les sites naturels. Leurs activités doivent s'intégrer aux efforts coordonnés de régénération du bassin versant.

La volonté de restaurer le bassin versant est forte. La vision de ce que doit être cette régénération évolue rapidement. C'est maintenant qu'il faut agir.

Partie III : Les localités

La présente partie du rapport final de la Commission royale constitue une évaluation du secteur riverain en tant qu'endroit et que série d'endroits. On y trouve les commentaires qu'ont formulés les membres de la Commission sur les diverses localités du secteur riverain s'étendant de la baie Burlington, à l'ouest, à la rivière Trent, à l'est.

Dans le présent chapitre, la Commission tente de définir les valeurs et les objectifs publics pour chacune des localités se trouvant le long du secteur riverain, bien qu'elle reconnaisse que ceux qui vivent, qui travaillent et qui se divertissent dans ces localités sont probablement mieux placés pour évaluer leurs attributs. En outre, elle y formule des recommandations sur les stratégies à adopter pour les années à venir.

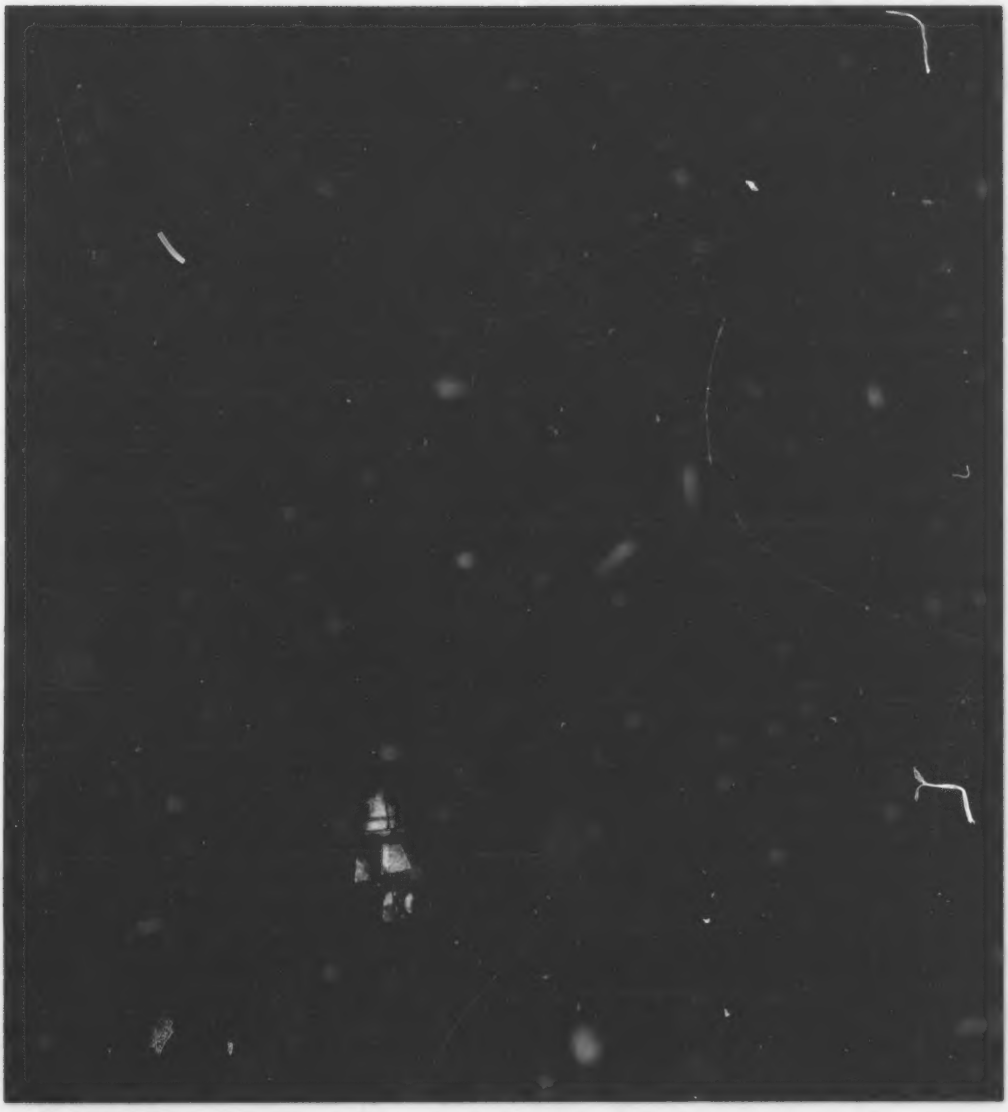
Le type de localité que nous créons et que nous élaborons reflète ce que nous sommes et ce que nous considérons comme important. Il suffit de penser aux immeubles que nous construisons, à la façon dont nous traitons nos cours d'eau, nos routes, nos déchets, nos arbres et nos ressources en eau, à l'attention et aux soins que nous accordons à nos bureaux, à nos écoles, à nos usines, à nos restaurants, à nos installations récréatives, à nos monuments et à nos édifices consacrés au culte.

Le type de localité que nous créons et que nous élaborons reflète ce que nous sommes et ce que nous considérons comme important.

Dans le livre remarquable qu'il a publié en 1990 et qu'il a intitulé *The Experience of Place,* Tony Hiss rend l'importance que revêt la localité dans le quotidien des gens.

> Les localités où nous vivons et où nous travaillons suscitent des réactions, chez chacun de nous, qui sont à peine perceptibles ou qui ne sont connues que depuis peu. Les changements de plus en plus rapides que connaissent les gens dans la majeure partie de leur quotidien nous aident, nous poussent et quelquefois nous forcent à comprendre que notre environnement habituel, qu'il soit artificiel ou naturel, a une incidence incroyable et continue sur ce que nous ressentons, sur nos agissements, sur notre santé et sur notre intelligence. Ces localités ont des répercussions sur notre conscience intime et notre perception de la sécurité, sur le type de travail que nous faisons, sur nos relations avec les autres, voire sur notre capacité d'agir en tant que citoyens d'une société démocratique. Bref, les localités où nous passons notre temps influent sur notre personnalité actuelle et future.

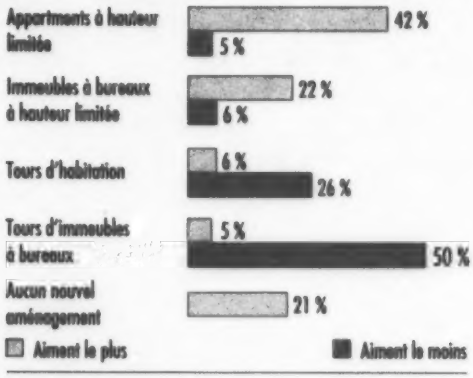
Au fur et à mesure que les localités qui nous entourent évoluent — tant les



Toronto, vue de la ville le soir

agglomérations où nous vivons que les régions plus importantes qui les englobent — nous aussi nous évoluons. Ainsi, nous aboutissons toujours à une question écologique grave ou à une question profondément personnelle, et ce, quoi que nous vivions dans une localité. Notre relation avec les localités que nous connaissons et où nous nous retrouvons — où vous vous trouvez maintenant, où vous étiez il y a quelques instants et où que vous soyez dans quelques heures — représente un lien étroit de nature complexe, n'ayant rien d'abstrait ni de distant. Il s'agit d'une relation enveloppante qui est presque un continuum avec tout ce que nous voyons et pensons. Aussi commençons-nous à percevoir un danger : toutes les fois que nous modifions notre environnement, nous risquons tous de perdre trop facilement quelque chose ayant contribué à façonner notre intelligence et qui est

Les aménagements riverains les plus et les moins désirés



Quand on leur a demandé leur choix d'aménagement les répondants ont préféré les aménagements à hauteur limitée aux tours.

Source : Environics Poll. 1991.

maintenant nécessaire à notre épanouissement, soit en nous isolant de certains paysages ou de certains sons, de certaines formes ou textures, ou d'autres informations propres à une localité.

Lorsqu'ils parlent d'expériences frappantes survenues dans une localité quelconque, les gens font souvent allusion à de tendres souvenirs ou à des moments féériques, et le secteur riverain en évoquent plusieurs. L'observation, depuis la rive du ruisseau Grindstone, de ses berges escarpées fortement boisées s'élevant de chaque côté; les tours du centre de Toronto brillant sous le soleil, observées depuis la côte est d'Etobicoke, de l'autre côté de la baie Humber; des enfants jouant dans le parc Rotary d'Ajax, avec en arrière-plan les arbustes et les joncs du ruisseau Duffin; une promenade sur les falaises escarpées de Scarborough, la vue sur le lac : voilà des moments délicieux qu'il fait bon se remémorer tout au long d'une vie.

Parfois cependant, les souvenirs les plus précieux se rapportent à des localités ayant perdu de la valeur et de la qualité au fil des ans. On n'a qu'à penser aux efforts qu'il faut déployer pour résister aux facteurs qui assaillent tous nos sens lorsque l'on marche sous le viaduc du chemin de fer enjambant la rue York, ou lorsque l'on traverse le boulevard Lake Shore sur l'autoroute Gardiner, dépassé l'aire de stationnement, pour atteindre le bord de l'eau. Et que dire du combat que l'on doit livrer, par temps venteux, contre les violentes bourrasques refoulantes soufflant le long des parois et aux coins des nouvelles tours érigées dans le secteur riverain central de Toronto. Enfin, pensons à la découverte d'une vue historique sur la baie ayant égayé la vie quotidienne de millions de gens, mais qui aujourd'hui n'est profitable qu'à des centaines de personnes. Voilà certes des situations nous rappellant qu'il faut préserver, entretenir et enrichir les localités qui nous ont été léguées par nos prédécesseurs si l'on veut en jouir, puis les léguer à notre tour à nos descendants.

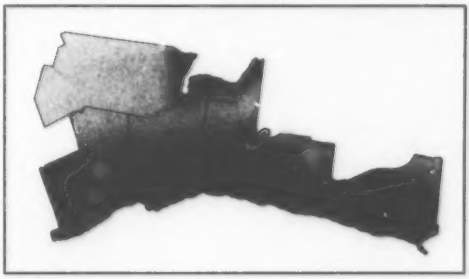
Nombre des localités étudiées dans le présent rapport sont en période de transition. Dans certains cas, cette transition est modérée et discrète, quoique importante malgré tout. Dans d'autres cas, le changement est radical et les résultats sont magnifiques. Dans l'ensemble de ces localités, nous avons la possibilité de ne rien laisser de côté, que ce soit sur le plan de notre héritage ou de notre avenir.

Chapitre 7 : Halton

Le secteur riverain de Halton couvre une distance de quelque 33 kilomètres (20 milles) en bordure du lac Ontario et de 5 kilomètres (3 milles) le long de la baie de Burlington et du port de Hamilton. Ce secteur riverain régional comprend le secteur riverain local d'Oakville et de Burlington et s'étend vers l'ouest depuis Joshua Creek jusqu'à Grindstone Creek, là où il rejoint l'Escarpement de Niagara. Un nombre important de cours d'eau se jettent dans le lac après avoir traversé des vallées aux pentes abruptes, notamment à Bronte Creek (Twelve Mile Creek) et Sixteen Mile Creek, l'une et l'autre à Oakville.

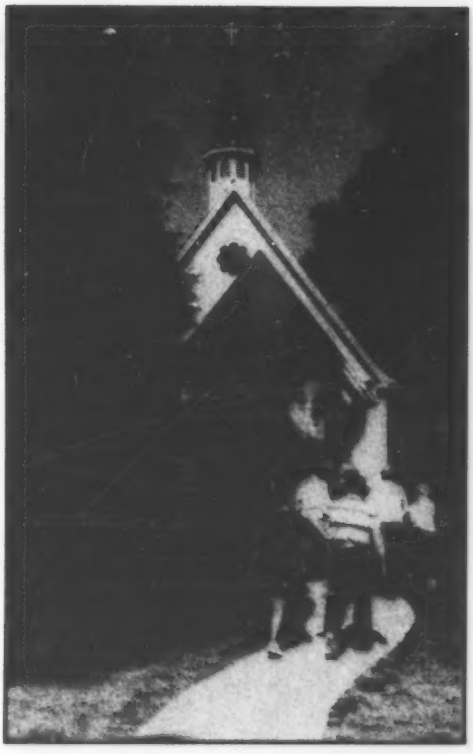
Le secteur riverain fut le premier à être colonisé, tant à Oakville qu'à Burlington. Étant donné son passé historique, le secteur présente une plus grande diversité à bien des égards : âge des édifices et des formes architecturales et maturité de la végétation que l'on trouve en pénétrant à l'intérieur des terres.

De l'autre côté de la baie de Burlington, l'aspect désolé des aciéries Stelco et Dofasco contraste avec les domaines résidentiels riverains, les terrains de golf et la verdure luxuriante qui caractérisent la baie, du côté de Burlington. Le parc La Salle, situé sur le secteur riverain de Burlington mais qui est, en fait, la propriété de la ville de Hamilton, porte le nom d'un explorateur français qui quitta Montréal en 1669 pour trouver une voie vers les mers du sud. Il atteignit



la baie de Burlington avec ses hommes et, après avoir débarqué à l'endroit où se trouve le parc actuel, s'avança dans l'intérieur des terres jusqu'au hameau de Tinaouataoua où vivaient les indiens sénécas, près de l'actuelle Westover, avant de retourner à Montréal. Ce ne fut que 13 ans plus tard que La Salle explora tout le Mississippi jusqu'à son embouchure.

Lorsque vous ouvrez la porte principale, côté sud, pour entrer dans l'église St. Luke, dont la construction remonte à 1834, vous pouvez, en jetant un regard par-dessus votre épaule, regarder la pelouse étroite, bordée d'arbres, qui s'étend jusqu'au lac, dont rien ne vient obstruer la vue. Depuis plus de 160 ans, cette étroite bande de terre — 20 mètres par 160 mètres (66 pieds par 525), qui s'étend du lac à Ontario Street et qui ne comptait pas de rues transversales à l'origine — est connue sous le nom de Church Avenue. Cette allée verdoyante, qui offre un lien visuel avec le lac, fait partie d'une propriété



Église St. Luke, Burlington

donnée à l'Eglise anglicane par le chef des Six-Nations, Joseph Brant.

Le parc Spencer Smith descend en pente douce vers le lac et offre une perspective invitante du lac Ontario et, plus au sud, de la péninsule de Niagara. Par temps clair, on peut voir la tour du CN, vers l'est. La vue du lac, depuis le bas de Brant Street, invite à interrompre momentanément le travail pour contempler cette rencontre magique de la terre et de l'eau du large. Un terrain de jeux pour enfants, qui vient d'être ajouté à l'extrémité ouest du parc, permet aux parents de profiter du paysage riverain tandis que les jeunes s'amusent à bonne distance du bord de l'eau.

L'extrémité ouest du parc Spencer Smith est l'ancien site du Brant Inn, un établissement qui, depuis les années 1920 jusqu'au milieu des années 1960, accueillait les orchestres de jazz et de swing et qui vit les débuts de la musique rock.

En octobre 1990, la ville de Burlington a acheté les 5,6 hectares (14 acres) du domaine McNichol à l'embouchure de Shoreacres Creek. La ville veut protéger la maison McNichol, qui date de 1930, et laissera la vallée de 8 acres à son état naturel. Ces terrains comprennent approximativement 2,4 hectares (6 acres) de haut plateau en bordure du lac Ontario et on n'a pas encore concrétiser de plans.

La ville d'Oakville offre également diverses perspectives du lac. Dans la portion est du secteur riverain d'Oakville, les Gairloch Gardens s'étendent vers le sud, depuis Lakeshore Road jusqu'au lac. Ces jardins constituent un parc magnifiquement entretenu selon la tradition classique, avec ses massifs de rosiers, son aménagement paysager, ses passages dallés et ses berges de pierres enveloppées d'un treillage métallique. La terre fut léguée par James Gairdner à la ville d'Oakville afin que le public puisse profiter de ce site magnifique qui borde le lac à l'embouchure de Morrison Creek, là où gîtent un grand nombre de canards et d'oies. L'habitation de stuc qui s'y trouvait déjà a été convertie en musée d'art et en atelier d'artistes gérés par la Oakville Art Gallery. L'endroit en général est le site préféré des jeunes mariés qui viennent s'y faire photographier, à tel point qu'il faut établir un horaire des mois à l'avance pour le printemps et l'été, à cause de l'affluence.

Dans la partie ouest d'Oakville, le pont de Lakeshore Road qui enjambe Bronte Creek offre un certain nombre de perspectives : en regardant vers le lac, on peut voir l'arrière-port, l'embouchure de la rivière et le nouvel avant-port Bronte. Au-delà des brise-lames de l'avant-port, on aperçoit le lac Ontario. Une promenade publique, qui longe le bord de la rivière et se poursuit parallèlement à la rive du lac, relie les deux ports. En amont du pont Bronte se trouvent une vaste lagune et un marais à quenouilles; un nouvel immeuble en copropriété de huit étages contourne partiellement l'extrémité est du marais avant que celui-ci ne se fonde dans la végétation abondante qui couvre les pentes de la vallée, au-delà du ruisseau.

Contrairement à d'autres secteurs riverains de la région du Grand Toronto, la portion du lac Ontario qui baigne le secteur riverain de Halton ne présente pas de problèmes environnementaux démesurés. Toutefois, le port voisin de Hamilton a été reconnu comme l'un des 42 Secteurs préoccupants des Grands Lacs par la Commission mixte internationale. Des progrès importants ont été faits dans le cadre du Plan d'action correctrice du port de Hamilton (RAP) et des améliorations ont été apportées à la qualité de l'eau dans le port de Hamilton grâce à l'intervention des parties responsables, principalement les aciéries et les conducteurs d'installations d'épuration des eaux usées.

L'aspect dominant du secteur riverain de Halton, qui comprend les secteurs riverains de Burlington et d'Oakville, est celui de communautés relativement suburbaines et vieillissantes. On y trouve le revenu moyen par ménage le plus élevé de tous les secteurs riverains de la région du Grand Toronto ainsi que la proportion la plus élevée de résidents occupant des postes de gestion ou exerçant une profession; ce secteur se caractérise également par un éloignement généralisé des lieux de travail, ce qui rend les résidents extrêmement dépendants de l'automobile. En outre, les possibilités de logement pour les ménages à revenu moyen ou plus faible sont inférieures à la moyenne.

Les possibilités d'emploi sont concentrées aux extrémités du secteur riverain de Halton : l'industrie lourde se trouve dans la portion ouest, à Hamilton, et les secteurs des services et des bureaux, qui sont en plein essor, sont situés à Mississauga et dans la communauté urbaine de Toronto, dans la portion est de Halton. Ces deux extrémités sont reliées aux communautés résidentielles intercalaires par l'autoroute Queen Elizabeth Way (QEW), par le train de banlieue Lakeshore GO qui passe en bordure du lac et par la ligne de chemin de fer du CN. De chaque côté de ce corridor de circulation s'étend une suite variée d'édifices industriels et commerciaux de plus

Le domaine McMichael, à l'embouchure du Sheremeno Creek, acheté par la cité de Burlington, 1990.

en plus nombreux, parmi lesquels l'usine de montage Ford, bâtie en 1953 à Oakville, demeure le plus important.

On y trouve un nombre limité d'installations industrielles, comme la raffinerie de pétrole et la piste d'essai Shell, qui sont graduellement remplacées par des ensembles résidentiels plus denses. L'assainissement environnemental de grande envergure nécessité par le réaménagement des terres de la Shell sera bientôt terminé.

entre 1981 et 1986, celle du secteur riverain de Burlington a même baissé de trois pour cent pour atteindre 43 500 habitants, chiffre qui reflète une diminution dans la taille des ménages. On trouve dans ce secteur riverain local la plus faible proportion d'enfants et la plus forte proportion de personnes âgées de toute la région riveraine du Grand Toronto. Il paraît évident que cette région continuera d'être le site d'une expansion résidentielle considérable lorsque la reprise économique sera engagée. Presque 1 500 unités

Sur le secteur riverain de Burlington

Au sud de Lake Shore Road, une portion importante du secteur riverain est occupée par des domaines résidentiels entourés de vastes jardins classiques. Au nord de Lake Shore Road, les ensembles immobiliers sont caractéristiques des banlieues résidentielles alors que de nouveaux lotissements se font plus loin à l'intérieur des terres.

Presque 37 p. 100 de la population de Burlington réside dans des agglomérations riveraines. Alors que la population de la cité de Burlington présentait une faible augmentation

de logements à moyenne ou forte densité sont déjà approuvés ou en voie de l'être.

Dans le cadre de son Official Plan Review, la municipalité fit faire un sondage Gallup sur l'opinion des diverses communautés; ce sondage révéla que 78 p. 100 des résidents de Burlington considèrent qu'il est nécessaire d'offrir un plus vaste choix de prix en matière de logement dans toute la municipalité. De plus, 61 p. 100 des répondants veulent que l'on réserve plus de terrains pour les maisons à logements multiples et les maisons plus modestes dans les nouveaux lotissements.

Bien que ces résultats ne soient pas caractéristiques des secteurs riverains, ils démontrent que l'ensemble de la population favorise un aménagement plus accessible à des ménages à revenus différents ainsi qu'une diversification des types de logements dans les nouveaux ensembles résidentiels riverains.

Le secteur riverain d'Oakville compte une population de près de 30 000 habitants, c'est-à-dire environ 34 p. 100 de la population de la ville. Ce secteur comprend la plus haute concentration de logements individuels isolés, la proportion la plus élevée de résidents occupant des postes de gestion ou exerçant une profession et le revenu moyen par ménage le plus élevé de la région du Grand Toronto.

Comme on peut s'y attendre on trouve une faible proportion de résidents éprouvant des problèmes liés au coût acceptable du logement dans le secteur riverain d'Oakville ainsi qu'une faible occurrence de surpeuplement des unités d'habitation. On y trouve une faible proportion de jeunes adultes (âgés de 20 à 34 ans) ce qui reflète, en partie, le nombre limité de logements locatifs ou à prix abordable.

Le secteur riverain d'Oakville présente la plus forte proportion d'utilisation du réseau GO (13 p. 100 des déplacements vers le lieu de travail) dans tous les secteurs riverains locaux de la région du Grand Toronto. Cette proportion élevée dénote la proximité du train de banlieue qui passe en bordure du lac et la forte proportion de résidents du secteur riverain d'Oakville qui travaillent dans le Toronto métropolitain.

Mise à jour d'*Un point tournant*

Dans son rapport intitulé *Un point tournant* (1990), la Commission royale faisait deux recommandations concernant le secteur riverain de Halton. En premier lieu, et comme le demandaient la région de Halton et les municipalités de Burlington et d'Oakville, la Commission pressait la province de manifester un Intérêt Provincial pour le secteur riverain de Halton. En second lieu, elle recommandait à la province de négocier un Entente de partenariat sur le secteur riverain avec la région de Halton ainsi qu'avec d'autres paliers de gouvernement et les organismes qui en dépendent. Ces recommandations avaient pour but de créer un secteur riverain plus ouvert et plus accessible et de le relier plus fermement aux ruisseaux et aux réseaux hydrographiques des vallées.

Par la suite, la région de Halton, l'Office de protection de la nature de la région de Halton, la ville d'Oakville et la cité de Burlington ont approuvé, à titre individuel, les recommandations de *Un point tournant.*

Bien que la province n'ait pas manifesté officiellement son intérêt, elle a approuvé le principe des Ententes de partenariat sur le secteur riverain mais n'a encore pris aucune mesure pour négocier une Entente avec Halton. Toutefois, la région et les municipalités locales ont déjà commencé à se pencher sur certaines des questions considérées comme essentielles aux négociations, ce qui comprend tous les points suivants :

- s'assurer que le Halton Waterfront Plan de 1982 est conforme aux neuf principes de *Un point tournant*, dans le cadre du Halton Region Official Plan Review;
- aider à établir le tracé des pistes riveraines provisoires et préférées dans le cadre de l'étude provinciale entreprise sur les pistes riveraines;
- explorer les occasions d'entretenir et de créer des corridors verts, conformément à la description faite dans le document de planification de 1990, *A Greenland Strategy for Halton*, en élaborant des politiques plus vigoureuses qui seront incluses dans le Halton Official Review;
- travailler en vue d'ajouter au Burlington Official Plan Review une politique approuvée par le Conseil, politique qui exigerait que le bord de l'eau soit réservé à l'usage du public partout où il y a réaménagement;
- que la région de Halton soit disposée à réexaminer sa désignation résidentielle de 4,2 hectares (10,3 acres) de secteur riverain connus sous l'appellation Shell

House lands, avant d'approuver le Burloak Secondary Plan pour 511 hectares (1 263 acres) de terres.

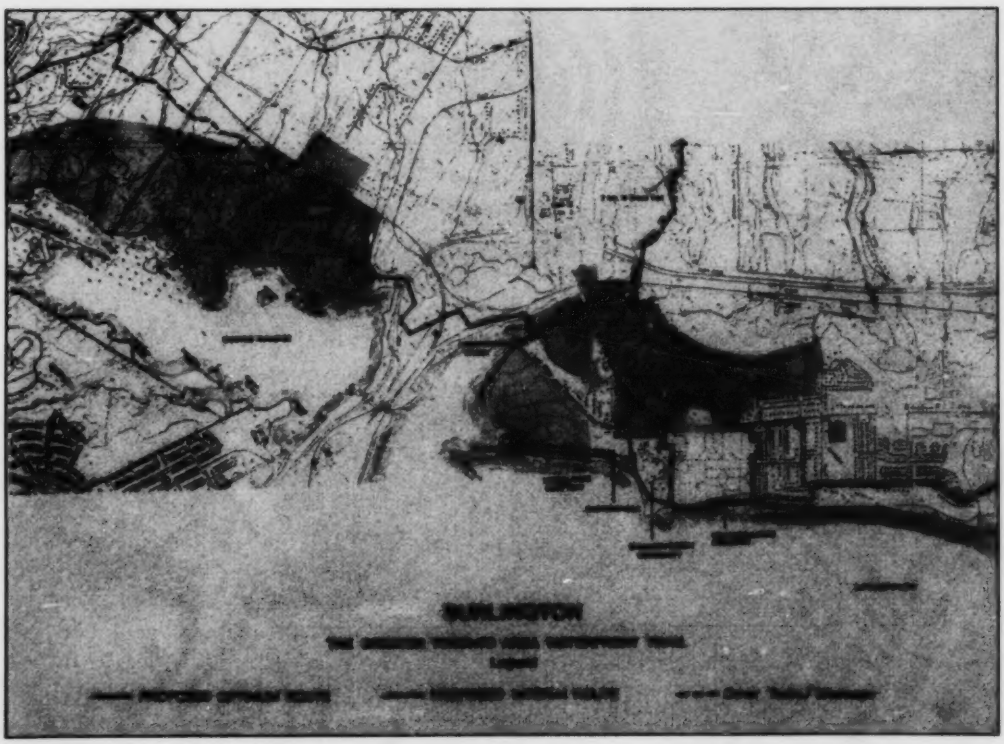
VERS UN COULOIR DE VERDURE

La piste riveraine devrait être, pour les piétons et les cyclistes, le chaînon d'un réseau intégré de sentiers verts. (Voir chapitre 5 sur Les couloirs de verdure pour plus de détails.) Le secteur riverain de Burlington comprend les portions de piste en bordure du lac Ontario et de Burlington Bay, lesquelles font partie de l'extrémité ouest de la piste riveraine. L'une des questions fondamentales qui se posent en matière de planification des pistes est celle de la continuité : comment garantir qu'un sentier vert rejoindra le secteur riverain de Hamilton, l'Escarpement de Niagara et la piste Bruce déjà existante.

La carte 7.1 représente une partie du sentier de la baie de Burlington qui constitue une des extrémités du sentier vert et de la piste qui longent le lac. Dans ce contexte, les pistes existantes, les terrains paysagers et l'emplacement particulièrement approprié des Royal Botannical Gardens (RBG) offrent d'immenses ressources. Les jardins font face à Cootes Paradise et à Grindstone Creek et les gestionnaires de ces sites sont prêts à participer à l'aménagement d'un réseau de pistes intégré dans la région. Le but visé serait de relier cinq éléments de base : les Royal Botannical Gardens, la vallée de Grindstone Creek, l'Escarpement de Niagara, les terres humides vulnérables de Cootes Paradise et l'extrémité ouest de la baie de Burlington. On favoriserait fortement ainsi l'accès du public tout en conservant l'intégrité environnementale de chacun de ces éléments naturels si importants.

Du côté du lac Ontario, le Burlington Waterfront Park, long de trois kilomètres

Carte 7.1 Le sentier riverain, Burlington



(deux milles), qui s'étend depuis la pointe du parc Spencer Smith jusqu'au canal du port de Hamilton, appartient à l'État. Ce parc ininterrompu résulte d'une coopération à long terme entre l'Office de protection de la nature de la région de Halton, la cité de Burlington, la région et la province de l'Ontario. À l'été de 1991, une piste cyclable fut établie sur l'ancienne infrastructure de la voie ferrée du CN qui jouxte la plage. Burlington ouvrit la plage proprement dite à l'usage du public, ce qui incluait la surveillance de la baignade, les programmes spéciaux sur la plage ainsi que les activités récréatives en général. Durant l'été, environ 24 500 personnes utilisèrent le parc. La plage fut «affichée» impropre à la baignade pendant 12 jours à cause de la mauvaise qualité de l'eau; elle fut cependant ouverte aux baigneurs 82 p. 100 du temps.

Un des buts de Burlington est de relier cinq régions importantes, favorisant ainsi l'accès du public tout en conservant l'intégrité environnementale de chacune de ces régions.

Le passage recouvert qui relierait le Confederation Park de Hamilton au secteur riverain de Burlington Beach a fait l'objet d'une proposition dans le Hamilton Beach Concept Plan de 1987 et il a été approuvé tant par la cité de Hamilton que par l'Office de protection de la nature de la région de Hamilton. Toutefois, le Hamilton Beach Neighbourhood Plan, plus récent (1991), propose des modifications locales au plan original et, dans son état actuel, semble limiter aussi bien l'accès public au secteur riverain que les possibilités récréatives du secteur riverain local et régional. En particulier, le passage couvert semble avoir été supprimé et un accès plus limité au secteur riverain a été proposé. Il est évident qu'il faut réconcilier les usages locaux et régionaux du secteur riverain : le fait que le passage recouvert soit proposé pour l'extrémité ouest du secteur riverain de la région du Grand Toronto signifie que ce passage assurerait la continuité du sentier riverain et offrirait une occasion unique d'étayer l'agglomération de Hamilton Beach.

Selon une étude provinciale de 1991, *The Waterfront Trail: First Steps from Concept to Reality*, il n'y a environ que huit pour cent du secteur riverain de Burlington qui soit parcouru actuellement par un sentier tracé sur la route optimale. En comparaison, environ 20 p. 100 du secteur riverain d'Oakville comporte une piste qui suit la route optimale — à l'extérieur du Toronto métropolitain, c'est la plus forte proportion locale constatée dans toutes les municipalités de la région du Grand Toronto. Les politiques d'aménagement du secteur riverain local font toute la différence : alors que la ville d'Oakville exige qu'une bande de terrain de 15 mètres (50 pieds) soit réservée au réaménagement éventuel du secteur riverain, la municipalité de Burlington n'a pas de politique arrêtée à ce sujet.

En mars 1990, la région de Halton, de concert avec les municipalités locales et les offices de protection de la nature, a présenté *A Greenlands Strategy for Halton* au député d'alors, Ron Kanter, responsable de l'étude *Space for All: Options for a Greater Toronto Area Greenlands Strategy*. D'une manière générale, les auteurs du document adoptent la démarche axée sur l'écosystème; ils reconnaissent qu'il existe des rapports entre l'Escarpement de Niagara, les vallées traversées par des rivières et le secteur riverain. Bien qu'avare de détails, le document présenté par Halton reconnaît clairement les multiples rôles que peuvent tenir les espaces verts dans le cadre d'un aménagement régional. Les objectifs de la Halton Greenlands Strategy comprennent tous les points suivants :

- protéger la diversité de la faune et de la flore, des écosystèmes, des communautés et de la topographie de Halton;
- maintenir la qualité de l'eau et la régularisation naturelle de l'écoulement

des rivières et des cours d'eau dans les limites de la région de Halton;

- offrir au public un plus vaste choix d'activités récréatives de plein air près des sites urbains;
- contribuer à l'établissement d'un réseau continu d'espaces libres naturels pour séparer visuellement les communautés et offrir des corridors continus entre les écosystèmes;
- protéger d'importants paysages panoramiques et culturels, y compris les ressources archéologiques.

Le Halton Parkway Belt Review Committee a, depuis cette date, recommandé que le site de Sixteen Mile Creek soit inclus dans la désignation de «ceinture verte de parcs et de promenades» afin de préserver d'importants espaces verts. Le conseil régional n'a pas encore étudié les recommandations du comité et un amendement provincial au Parkway Belt West Plan serait nécessaire si ces recommandations devraient être mises en vigueur.

Le Parkway Belt Plan est un plan de corridor pour d'importants espaces verts (par exemple : séparateurs urbains et corridors naturels) et infrastructures (par exemple : routes et services). Bien que la désignation de Parkway Belt Open Space ne soit pas reconnue comme telle comme un moyen à utiliser dans la Halton Greenlands Strategy, c'est une désignation qui offre une protection additionnelle aux terres des vallées et aux rebords adjacents des hauts plateaux. Cette désignation pourrait fournir un degré de contrôle supplémentaire en entraînant le gouvernement provincial dans le processus d'approbation aussitôt qu'une demande d'aménagement est présentée.

POLITIQUES D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR RIVERAIN

Le concept de base énoncé dans le Halton Waterfront Plan de 1982 consiste à choisir comme «îlots» d'usage public intense une série d'importants parcs riverains régionaux situés à intervalles tout le long du secteur riverain de Halton ainsi qu'à aménager des couloirs de communication entre eux sur les terres publiques existantes ou proposées et les infrastructures de routes. Citons le Halton Plan :

> Il ne s'agit pas de réserver une bande de terre riveraine tout le long du rivage, comme on l'avait déjà préconisé dans l'étude Halton-Wentworth, mais de prévoir une configuration d'îlots plutôt que linéaire pour ces espaces libres.

Néanmoins, les municipalités locales jouissent d'une discrétion considérable dans l'interprétation du plan régional et l'énonciation de politiques sur les secteurs riverains locaux.

Tel que mentionné précédemment, la cité de Burlington, qui est à réviser son plan officiel, a l'intention d'élaborer des politiques précises concernant le secteur riverain au cours de ce processus de révision. Cette révision comprendra une réévaluation des projets de remblayage intensif à proximité du secteur riverain du centre-ville. Dans l'intervalle, la municipalité évalue un cas à la fois pour s'assurer que le secteur riverain soit ouvert au public chaque fois que des terrains riverains sont aménagés.

Avant de faire cette acquisition, la municipalité a fait effectuer un sondage Gallup sur l'opinion des communautés, sondage qui faisait partie du Official Plan Review; selon les résultats du sondage, 82 p. 100 des résidents de la cité étaient d'avis que celle-ci devait accorder une priorité élevée au projet visant à augmenter l'accès du public au secteur riverain. En outre, 96 p. 100 des résidents croyaient que l'aménagement de ce secteur ne devrait pas obstruer la vue du lac ou en restreindre l'accès public.

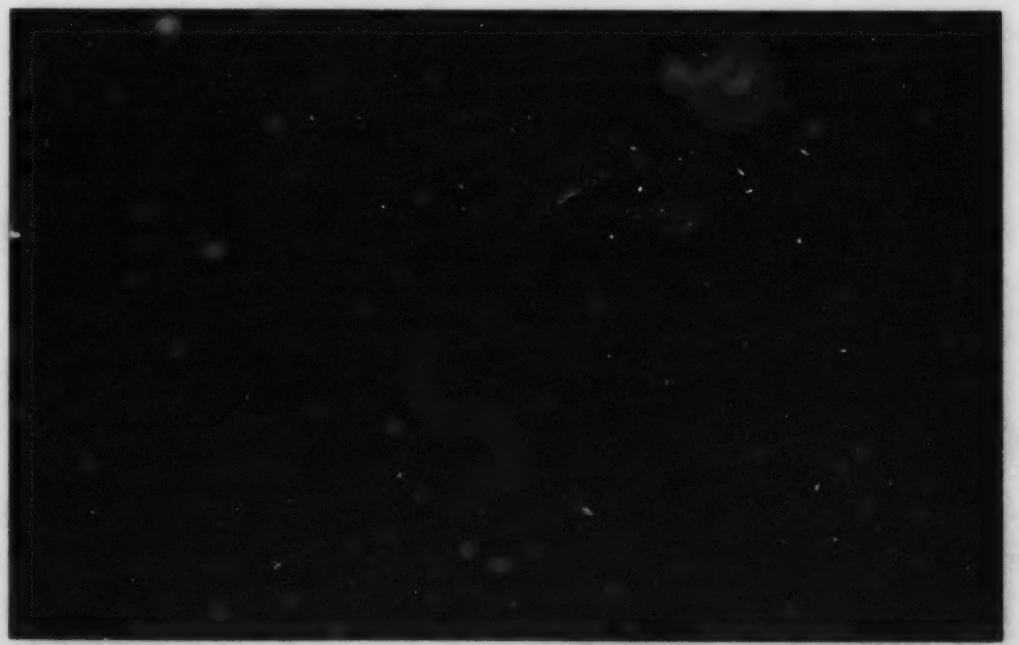
La politique d'aménagement d'Oakville consiste, depuis longtemps, à exiger que l'on réserve une bande de terrain de 15 mètres (50 pieds) le long du rivage partout où il y a réaménagement des terres riveraines. Cette bande de terrain, de même que la stabilisation du rivage, est l'une des conditions exigées pour l'approbation d'un projet d'aménagement, et

ce, pour assurer au public l'accès et l'utilisation du rivage. La ville de Burlington n'impose pas de telle condition. Il en résulte une augmentation croissante de terrains accumulés pour l'accès du public.

La politique d'accès public d'Oakville, qui a été mise en pratique de façon suivie depuis le milieu des années 1970, témoigne d'un grand esprit de prévoyance et profite considérablement aux citoyens depuis longtemps. Toutefois, cette politique peut retarder la découverte de nouvelles possibilités. Par exemple, le Burloak Secondary Plan (autrefois Shell Lands Secondary Plan), qui concerne le réaménagement de 511 hectares (1 262 acres) de terre dans le but d'y accueillir 7 500 résidents, comprend le réaménagement des 4,2 hectares (10,3 acres) des terres riveraines Shell House pour des maisons unifamiliales. Cependant, la ville ne demande en ce moment qu'une bande de terrain public de 15 mètres (50 pieds) de largeur, dans le cas où les terres riveraines Shell House seraient réaménagées.

Le plan propose la création de deux nouveaux quartiers résidentiels pouvant accueillir 7 500 habitants. L'implantation d'une nouvelle industrie légère et la réalisation d'un parc commercial sont proposées pour la portion nord, et l'on s'attend à ce que ces projets permettent éventuellement la création de 14 000 à 16 000 emplois.

Les terres Shell House nous offrent une occasion unique d'acquérir plusieurs hectares de terrain pour en faire un parc riverain, lequel ferait partie du plus important plan secondaire de tout le secteur riverain du Grand Toronto. Ces terres sont également adjacentes au site proposé de Burloak Park, où l'on projette une vaste opération de remblayage. Le fait de désigner les terres Shell House comme autant d'espaces publics libres augmenterait considérablement l'accès du public dans le secteur riverain car on se servirait du territoire existant tout en réduisant simultanément, jusqu'à un certain point, les besoins de remblayage de 9,4 hectares (23 acres) à Burloak. Grâce à l'étude concernant la piste riveraine, dont l'initiative revient à la province, on a pu déterminer que les terrains Shell House étaient les meilleurs des huit premiers candidats choisis pour constituer des «îlots de verdure» le long de la piste.



Les terres riveraines Shell House, une portion du Burloak Secondary Plan

Les stratégies concernant l'aménagement urbain et les formes que nous donnons au paysage urbain doivent refléter notre engagement en matière de conservation, d'aménagement et d'entretien des sites urbains de qualité tout en satisfaisant une vaste gamme de besoins biophysiques et culturels; ceux qui sont fonctionnels et ceux qui sont symboliques; et ceux qui font appel à notre imagination individuelle et collective.

Jacobs, P. 1991. *Sustainable urban development*, Montreal: Third Summit of the World's Major Cities.

On recommande essentiellement, dans l'étude provinciale sur la piste riveraine, l'adoption d'une configuration «par îlots liés les uns aux autres» dans l'aménagement d'un secteur riverain mis à la disposition du public. Dans l'esprit de cette méthode, le sentier vert et la piste qui borderaient le secteur riverain serviraient à lier les uns aux autres une variété de parcs riverains locaux et régionaux, lesquels seraient des îlots consacrés à un usage collectif plus intense.

INITIATIVES D'AMÉNAGEMENT

La région de Halton est à préparer un nouveau plan officiel qui doit être complété vers le milieu de 1992. Ce plan contient des politiques renforcées sur le secteur riverain et sur l'environnement. Dans le cadre de son Official Plan Review, la région de Halton publiait en janvier 1991 un rapport provisoire, Land Stewardship and Healthy Communities: A Vision for the 90's and Beyond, qui établit les valeurs et les nouvelles orientations à donner au plan officiel. Ce rapport contient un résumé clair et concis des changements proposés ainsi que des raisons qui ont motivé l'élaboration des propositions. Au point de vue de l'environnement naturel, les auteurs proposent un Greenlands System

> . . . qui établit un cadre unique pour la protection de l'environnement naturel tout en permettant en même temps au public d'apprécier l'écosystème et d'en tirer des leçons. (Halton (Ont.). : municipalité régionale, service de la Planification et du Développement, 1991).

Il est évident que la région dépasse le stade de la formulation des idées pour passer à l'action.

Dans l'ensemble, nombreuses sont les occasions de créer et d'accroître l'utilisation du secteur riverain de Halton et les plaisirs que le public peut en tirer. À diverses époques, les municipalités riveraines locales, la municipalité régionale et l'office de protection de la nature se sont montrés des chefs de file prévoyants sur les questions reliées au secteur riverain. Ils ont généralement travaillé dans un cadre coopératif élargi ou à l'intérieur d'une association assez souple. Il leur faut renouveler l'engagement qu'ils ont pris d'assurer au public des avantages à long terme dans les secteurs riverains aménagés tant par les fonds privés que publics, et, à ce titre, chercher davantage à reconnaître les nouvelles possibilités du secteur riverain, ce qui peut apporter des gains nets pour tous sur le plan environnemental.

RECOMMENDATIONS

52. La Commission royale recommande que la région de Halton, la ville d'Oakville, la cité de Burlington et le Halton Region Conservation Authority (HRCA) continuent de réviser leurs plans officiels et tout document de planification relatif au secteur riverain pour garantir l'adoption d'une démarche qui tienne compte de l'écosystème et le respect des neuf principes se rapportant au secteur riverain, tels qu'ils sont décrits à la Partie I.

53. De plus, la Commission recommande que la région de Halton, la ville d'Oakville, la cité de Burlington et le Halton Region Conservation Authority (HRCA) participent à la préparation du projet de réhabilitation du rivage et prennent les mesures pour que tout autre plan d'aménagement d'une portion du secteur riverain soit révisé et élaboré dans ce contexte.

54. La province devrait, aussitôt que possible, négocier une Entente de partenariat sur le secteur riverain, ou plus d'un, s'il y a lieu, avec la région de Halton ainsi qu'avec d'autres paliers de gouvernement et les organismes qui en dépendent, et avec le secteur privé, dans les cas appropriés. Les partenaires de l'entente devraient utiliser le Halton Waterfront Plan existant comme base des négociations et ils devraient prendre en considération toutes les questions suivantes :

- la confirmation des rôles des organismes dans la réalisation du plan, la région de Halton demeurant l'organisme coordonnateur principal;

- l'augmentation des pouvoirs de l'Office de protection de la nature de la région de Halton dans la réglementation de l'aménagement des vallées, et ce, en fonction des objectifs écologiques et récréatifs et de la planification de mesures de protection contre les inondations et l'érosion;

- la réalisation des tracés provisoires et préférés pour le sentier riverain dans Halton et la mise en place des mécanismes nécessaires à l'établissement du sentier;

- la prise de mesures nécessaires au transfert des terres publiques et des lots de grève fédéraux et provinciaux aux organismes publics locaux, à peu de frais, là où ils doivent être mis à la disposition du public afin qu'il puisse l'utiliser;

- la réinstallation des chantiers du ministère des Transports à Burlington Beach pour permettre le réaménagement du site actuel;

- l'étude des moyens les plus pratiques pour enlever les lignes de transmission électrique d'Hydro-Ontario actuellement à Burlington Beach;

- l'inventaire des possibilités et des plans concernant le maintien ou la création de corridors verts dans les vallées de Grindstone Creek, Bronte Creek, Fourteen Mile Creek et Sixteen Mile Creek et ce, dans le but de préserver et d'améliorer les habitats naturels à l'embouchure de ces cours d'eau, comme c'est le cas à Fourteen Mile Creek et à Shoreacres Creek;

- le réexamen, dans le cadre des révisions actuelles du plan officiel de la cité et de la région, de la politique actuelle de la cité de Burlington, laquelle n'exige pas qu'une bande de terre riveraine soit réservée à l'usage du public au moment de toute activité de réaménagement;

- les dispositions financières en fonction desquelles les gouvernements fédéral, provincial, locaux et régional, ainsi que le secteur privé, participeraient à l'aménagement du projet du Great Lakes Science Centre considéré comme un moyen d'informer le public sur l'importance historique, environnementale, récréative et économique de la régénération des Grands Lacs.

55. La Commission recommande que la région de Halton, la ville d'Oakville, la cité de Burlington et le HRCA reconsidèrent le projet de désignation urbaine du secteur riverain pour les terres riveraines de Shell House ainsi que la configuration du projet de remblayage du parc Burloak comme on le précise dans le Draft Burloak Secondary Plan. Les municipalités, en collaboration avec la province et Shell Canada Ltée,

devraient chercher, par tous les moyens possibles, à transformer en espace libre public les terres Shell House.

56. La cité de Hamilton, l'Office de protection de la nature de la région de Halton et la région de Hamilton-Wentworth devraient réexaminer le Hamilton Beach Neighbourhood Plan et le Hamilton Beach Concept Plan, qui a été approuvé, pour qu'il y ait des voies de communication entre le couloir et le sentier riverains et d'autres réseaux de pistes. Au cours de cette révision, on devrait vérifier si le projet de passage couvert, l'accès du public et les activités récréatives locales et régionales sur les rives ne sont pas compromis par le Neighbourhood Plan. Si tel est le cas, il faudrait rendre compatibles les utilisations locales et régionales.

57. La région de Halton et le gouvernement provincial devraient assurer une protection additionnelle aux vallées de Sixteen Mile Creek et aux rebords des hauts plateaux adjacents; ils peuvent y arriver en assimilant ces éléments au Parkway Belt Open Space et en les englobant dans le Parkway Belt West Plan ainsi qu'en réservant un ample décrochement entre les édifices et la rive pour les nouveaux ensembles immobiliers adjacents.

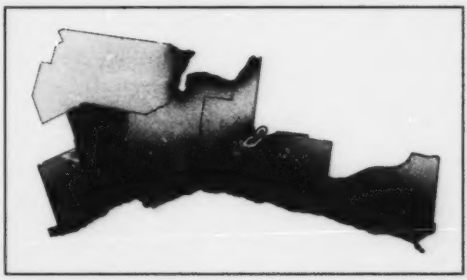
Chapitre 8: Mississauga

La ville de Mississauga est la seule municipalité locale de la région de Peel située dans le secteur riverain du lac Ontario.

Le secteur riverain de Mississauga longe le lac sur 15 kilomètres (9 milles), à partir approximativement de Joshua Creek vers l'est jusqu'à Etobicoke Creek. Ses principaux éléments naturels sont le marais Rattray, à l'embouchure de Sheridan Creek et de la rivière Credit, dont tout le cours inférieur traverse la ville de Mississauga. Plusieurs autres ruisseaux plus petits se jettent dans le lac à divers endroits le long du secteur riverain.

Le secteur riverain est utilisé à des fins multiples : entre autres, parcs, industries, services publics, quartiers résidentiels. La proportion du littoral affectée à ces utilisations se résume à peu près comme suit : parcs publics, 33 p. 100; industries, 21 p. 100; services publics et quartiers résidentiels, 23 p. 100 chacun. Les deux tiers environ du littoral de Mississauga sont protégés par des enrochements et d'autres ouvrages de lutte contre l'érosion.

Deux grands projets de remblayage ont été mis en oeuvre par la Credit Valley Conservation Authority (CVCA) dans les parcs J. C. Saddington et Lakefront Promenade situés dans le secteur riverain de la ville de Mississauga. Le parc Lakefront Promenade, dont l'ouverture officielle a eu lieu en mai 1991, comprend un vaste bassin d'amarrage, un port de plaisance



et un secteur où sera relocalisé le Credit Valley Yacht Club.

La ville de Mississauga est tout près de la pêcherie de saumon du lac Ontario et s'affiche comme la «capitale mondiale du saumon». En plus d'être pratiquée par les pêcheurs à la ligne, la pêche sportive contribue à l'économie locale de Port Credit et des zones portuaires adjacentes. L'impact cumulatif des projets de remblayage de Mississauga pourrait inclure la réduction de l'habitat des poissons d'eau froide, notamment dans les aires d'alimentation et d'alevinage côtières, et l'envasement des frayères côtières.

Le secteur riverain de Mississauga est utilisé à des fins diverses et offre une vaste éventail de paysages, allant du marais Rattray grouillant de formes de vie aux quatre cheminées ou «Four Sisters» de la centrale thermique de Lakeview.

Les éléments naturels de nos paysages cachent souvent leur propre histoire : ainsi, en

regardant le marais Rattray, nous pourrions croire que ses beautés naturelles, sa flore et sa faune diversifiées ainsi que ses attraits exceptionnels ont toujours été protégés. Or, les efforts déployés pour sauvegarder la partie existante du marais se sont échelonnés sur 16 ans, de 1959 à 1975.

Si certains désiraient préserver l'état naturel du marais Rattray, d'autres voulaient construire des résidences de luxe, un bassin d'amarrage et un port de plaisance. En 1965, l'ingénieur du comté prétendait que le marais ne méritait pas d'être préservé car la dégradation des eaux de ruissellement serait telle que le marais deviendrait une masse d'eau stagnante. Au début de 1967, la bataille semblait perdue. Des bulldozers arrivèrent pour amorcer la phase 1 du projet des domaines du parc Rattray. En guise de protestation, un jeune garçon du voisinage se mit en travers d'un bulldozer pour l'empêcher d'avancer. Il ne réussit pas à interrompre la phase 1, mais, au cours des quatre années suivantes, les citoyens redoublèrent d'efforts pour sauvegarder la partie restante du marais. En 1971, la CVCA fit l'acquisition de 9,7 hectares (24 acres) du marais, site proposé d'un port de plaisance.

Au printemps de 1973, la nature vint au secours des opposants au projet : le lac Ontario atteignit son plus haut niveau en plus de 20 ans, inondant les basses-terres du marais Rattray. Les interventions des citoyens, combinées aux forces de la nature et à l'adoption opportune d'un règlement en matière de remblayage, incitèrent les promoteurs à vendre les 23 hectares restants (57 acres). Ces terres furent achetées par la CVCA et, en 1975, le marais et la zone tampon furent ouverts au public sous le nom de zone de conservation du marais Rattray (Rattray Marsh Conservation Area). Si cette zone existe aujourd'hui, c'est grâce à la persévérance des citoyens et à leurs efforts pour protéger la nature.

Si le marais Rattray est une merveille de la nature, les «four sisters» de la centrale thermique de Lakeview évoquent une tout autre réalité. Ces hautes cheminées, qui se dressent en face du lac Ontario, servent de repères aux navigateurs et aux plaisanciers. Vues du lac, elles offrent une vue accueillante :

Le marais Rattray aujourd'hui

dans une certaine mesure, ces cheminées arrondies sont majestueuses et se distinguent de la forme rectangulaire de la centrale. De plus, elles sont associées à l'industrie, aux emplois et aux parties utilitaires du secteur riverain; elles sont également l'élément le plus visible du secteur riverain de Mississauga.

La collectivité et le havre de Port Credit sont intercalés entre le marais et les cheminées, à l'embouchure de la rivière Credit. Le village de Port Credit, sur la rive ouest de la rivière, fait partie de l'établissement originel fondé en 1843. Le charmant petit quartier composé de bungalows pourrait être désigné district de conservation du patrimoine. Le centre-ville de Port Credit, sur la rive est de la rivière, remonte à quelque 150 années.

Le port de plaisance de Port Credit, à l'embouchure de la rivière Credit, couvre 21 hectares (51 acres) de terre et d'eau et compte parmi les plus grands ports de plaisance d'eau douce (1 000 postes d'amarrage) en Amérique du Nord. Deux brise-lames en pierres sèches et en enrochements et un cargo qui a coulé protègent le havre. Le port de plaisance et une grande partie de l'embouchure de la rivière appartiennent au gouvernement fédéral et sont loués à des exploitants privés et à des clubs de yachting, limitant ainsi leur accès public. Le Port Credit Harbour and Waterfront Concept de Mississauga (Hugh Stansbury et Woodland et al. 1987) propose un plan ambitieux pour revitaliser la région.

Le port de plaisance de Port Credit, à l'embouchure de la rivière Credit, couvre 21 hectares de terre et d'eau et compte parmi les plus grands ports de plaisance d'eau douce (1 000 postes d'amarrage) en Amérique du Nord.

Le secteur riverain de Mississauga, tel que défini par la Commission, s'étend des rives du lac jusqu'aux voies ferrées du Canadien national (CN) au nord de la route de Lakeshore. Il englobe des collectivités ayant une orientation riveraine ou susceptible d'en avoir une.

Dans l'ébauche du plan pour le secteur riverain de Mississauga, la route de Lakeshore représente la limite nord. Bien qu'elle soit assez large, elle ne constitue pas un obstacle physique majeur aux déplacements des personnes le long ou à l'intérieur du secteur riverain qui est une zone d'aménagement public d'intérêt local et régional. Par conséquent, la proximité du secteur riverain signifie généralement que ce dernier est fréquenté par les résidents des collectivités voisines.

Le secteur riverain de Mississauga possède plusieurs caractéristiques communautaires qui le différencient des autres zones riveraines. Le parc immobilier comprend la plus faible proportion de maisons unifamiliales isolées de l'ensemble de la région riveraine ainsi que la plus forte proportion de tours d'habitation et la troisième plus grande proportion de logements locatifs de chacun des secteurs riverains locaux du Grand Toronto. (La majeure partie des tours d'habitation sont construites au nord de la route de Lakeshore et non en bordure de l'eau.) De 1981 à 1986, la population du secteur riverain de Mississauga a augmenté de 4,4 p. 100 pour s'établir à quelque 375 000 habitants. Afin de répondre aux besoins en logements de la collectivité, on devrait encourager la construction d'un plus grand éventail de types de logements et de modes d'occupation. Les plans secondaires d'aménagement du secteur riverain devraient comprendre des logements locatifs et sociaux; en outre, les ensembles résidentiels devraient être conçus de manière à procurer des logements abordables et à satisfaire les besoins des familles avec enfants. De plus, il faudrait protéger ou améliorer le parc locatif du secteur riverain afin de préserver les quartiers dont les habitants ont des revenus mixtes.

Le secteur riverain de Mississauga est une zone suburbaine caractérisée par une grande diversité de types de logements et de modes d'occupation malgré la variété limitée des

logements construits au cours de la dernière décennie. Contrairement aux secteurs riverains de Burlington et d'Oakville, le secteur riverain de Mississauga recèle une multitude de logements locatifs, notamment des tours d'habitation, dont la plupart ont été construits avant les années 1980. Depuis 1980, la construction annuelle moyenne d'appartements et de maisons en rangée dans le secteur riverain est assez faible en raison de la rareté des terrains. Le nombre moyen d'habitations multifamiliales construites dans le secteur riverain est de 60 par année, dont près de 60 p. 100 ont été des copropriétés entre 1981 et 1988. Bien que les mises en chantier aient doublé depuis 1986, 95 p. 100 sont des copropriétés; aucune mise en chantier de logements locatifs privés ou de nouvelles maisons n'a eu lieu dans le secteur riverain depuis 1985.

La capacité financière des habitants ne pose pas un problème aussi aigu que dans l'ensemble du secteur riverain du Grand Toronto en raison du vaste éventail de logements dans la région, notamment l'immense parc de logements locatifs à loyer modique.

Il n'y a pas de démarcation bien définie dans les professions des résidents du secteur riverain et de l'ensemble de la région. Toutefois, même si les résidents du secteur riverain ont les mêmes profils professionnels, ils ont un revenu moyen inférieur et compte une plus forte proportion de ménages à faible revenu. La similarité des professions et les écarts importants relevés au chapitre du revenu s'expliquent par la plus grande proportion de vieux logements locatifs et de jeunes adultes (20 à 34 ans) dans le secteur riverain.

Les résidents du secteur riverain de Mississauga sont un peu moins dépendants de l'automobile que ceux des autres banlieues de la région : le réseau GO accapare 10 p. 100 de tous les déplacements effectués par les travailleurs du secteur riverain de Mississauga, soit le taux le plus élevé de la région, tandis que l'utilisation du transport commun local compte pour un autre 5 p. 100. La popularité du transport en commun est due au nombre élevé de

Parc Lakeside, Mississauga

ménages à revenu moyen et à une meilleure accessibilité du transport public, notamment la route Lakeshore du réseau GO pour les banlieusards.

En 1987 — dernière année pour laquelle nous possédons des données — il y avait quelque 12 800 emplois dans le secteur riverain de Mississauga, dont près de 53 p. 100 dans les secteurs de la vente au détail, des services et de la construction, et 47 p. 100 dans les secteurs de la fabrication et de la vente en gros. De 1983 à 1987, le nombre d'emplois dans les secteurs de la vente au détail, des services et de la construction a augmenté de 21 p. 100 comparativement à deux p. 100 seulement dans les secteurs de la fabrication et de la vente en gros.

MISE À JOUR D'*UN POINT TOURNANT*

Dans *Un point tournant* publié en août 1990, la Commission royale a fait deux recommandations concernant le secteur riverain de Mississauga. Premièrement, à la demande de la ville de Mississauga, elle a recommandé que la province déclare le secteur riverain de

Mississauga d'intérêt provincial; deuxièmement, elle a recommandé que la province négocie une entente de collaboration visant le secteur riverain avec la ville de Mississauga et d'autres organismes pertinents. Ces recommandations visaient à aménager un secteur riverain ouvert et accessible, à protéger et à mettre en valeur les aires naturelles et à réaménager certains terrains.

En octobre 1990, la région de Peel a adopté la résolution suivante à la suite de la publication du rapport de la Commission :

> . . . que les principes contenus dans le rapport *Un point tournant* soient inclus dans l'examen de l'ébauche du plan officiel régional formant le cadre de l'aménagement d'un espace vert régional qui comprend, entre autres, des vallées fluviales, l'escarpement de Niagara, la Oak Ridges Moraine, le secteur riverain de Mississauga et d'autres éléments écologiquement fragiles.

En décembre 1990, la province de l'Ontario a endossé les neuf principes de la Commission concernant le secteur riverain, convenu d'aménager un sentier riverain et appuyé le concept des ententes de collaboration, identifiant Mississauga comme l'une des deux municipalités prioritaires pour ces ententes.

La ville de Mississauga continue de travailler sur le plan du secteur riverain de Mississauga et a invité les membres de la Commission royale et d'autres personnes à commenter son rapport provisoire. De plus, elle poursuit les priorités définies dans son processus d'aménagement du secteur riverain et contenus dans l'entente de collaboration proposée.

À la fin de 1990, la ville de Mississauga a agrandi le parc Lakeside existant grâce à l'acquisition des 5,3 hectares (13 acres) de la partie ouest de l'ancien terrain du National Sewer Pipe de Petro Canada. De plus, la municipalité a aidé à trouver les différents tracés provisoires et préférés du sentier riverain qui devront être incorporés au plan du secteur riverain de Mississauga.

Au cours de la dernière année, des mesures ont été prises en vue de l'acquisition des terrains hautement prioritaires identifiés dans le plan provisoire. À l'invitation du maire de Mississauga, la Commission royale a encouragé la poursuite des négociations menées par la ville, la province, la communauté urbaine de Toronto, la région de Peel et la MTRCA concernant l'acquisition du terrain de Poste Canada (autrefois propriété des Arsenaux canadiens). En vertu de l'entente, la MTRCA ferait l'acquisition de 14,7 hectares (36,3 acres) de terres au sud de la route Lakeshore, adjacentes au parc Marie Curtis, à des fins d'aménagement d'un parc dans le secteur riverain.

L'Hydro-Ontario a bien accueilli le rapport *Un point tournant*. En plus d'appuyer un aménagement axé sur une démarche écosystémique, la société reconnaît l'importance du secteur riverain pour la collectivité et continuera de coopérer avec les autorités provinciales et locales afin de procurer un accès aux terres où les impératifs d'espace et de sécurité peuvent être respectés.

POLITIQUES D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR RIVERAIN

En l'absence de politiques ou de directives provinciales appropriées et de principes directeurs précis en matière de plan officiel régional, le plan officiel de Mississauga, établi en 1976 et approuvé en 1981, est le seul outil d'aménagement du secteur riverain. Une fois approuvé, le plan du secteur riverain de Mississauga entraînera des modifications au plan officiel et deviendra ainsi le principal document de référence pour l'aménagement du secteur riverain.

Le plan du secteur riverain, amorcé en mars 1988, est actuellement à l'étape d'ébauche; le processus de planification devrait conduire à un plan global pour l'ensemble du secteur riverain de Mississauga, à des modifications du plan officiel et à des changements aux plans secondaires concernant le secteur riverain. Le plan propose des concepts d'aménagement qui

La raffinerie Petro Canada, secteur riverain de Mississauga.

devront être réalisés au cours des 30 prochaines années.

Jusqu'à maintenant, plusieurs documents d'aménagement du secteur riverain ont été publiés sous forme d'études préliminaires au plan final proposé. Les documents, soit *Fundamentals, Vision 2020* et *Implementation*, ont été publiés à des fins d'examen public en juin 1990; les conclusions du processus d'examen ont été regroupées dans le *Draft Mississauga Waterfront Plan : Results of Agency Review and Public Consultation* (1991).

Le document *Fundamentals* énumère 60 principes de planification du secteur riverain, détermine les enjeux qui y sont associés et applique différentes séries de principes à des propriétés particulières du secteur riverain. *Vision 2020,* le plan provisoire du secteur riverain, examine d'abord le contexte de la planification et les conditions existantes dans le secteur riverain puis propose des concepts généraux pour la planification du secteur riverain et une analyse des enjeux dans le secteur.

Vision 2020 contient un plan détaillé du secteur riverain qui analyse les contraintes et possibilités et propose des stratégies pour chaque site. On suggère aux lecteurs de consulter le document intitulé *Implementation* pour les questions touchant à la politique ou aux lignes directrices. Ce document n'était pas encore publié au moment de l'examen de la Commission, mais il contiendra probablement un ensemble plus clair de politiques en matière d'aménagement du secteur riverain et servira de guide pour les projets de remblayage et d'esthétique urbaine.

> Comme il est indiqué dans *Vision 2020* : À certains égards, ce plan devrait être considéré comme un projet en cours jusqu'à ce que les études pertinentes effectuées par d'autres organismes soient terminées, que les intérêts provinciaux et fédéraux soient définis et que les politiques soient établies.

La teneur et la souplesse de ce commentaire sont une reconnaissance que le plan d'aménagement du secteur riverain de Mississauga

est encore en cours et que l'étude de la Commission royale et d'autres organismes n'est pas terminée. Le plan provisoire, de même que ses principes et lignes directrices, seront vraisemblablement modifiés de manière à tenir compte de l'étude en cours de la ville de Mississauga et d'autres organismes.

La plan provisoire d'aménagement du secteur riverain de Mississauga reconnaît l'orientation fondamentale du *Plan du secteur riverain de 1967 de la Metropolitan Toronto Planning Area* (Proctor Redfern Bousfield and Bacon Consultants 1967), document qui n'a jamais été adopté officiellement mais qui a été mis en oeuvre au cours des 20 dernières années. Le plan de 1967 englobe le secteur riverain de Mississauga et propose le remblayage extensif de la portion métropolitaine du secteur riverain, mais indique qu'il n'y a pas de matériel disponible et approprié pour l'adoption d'un plan similaire pour Mississauga. *Vision 2020* poursuit ainsi :

> En dépit des préoccupations existantes concernant les impacts socio-écologiques du remblayage, les effets positifs associés à l'accroissement de la superficie des terres proposé par le plan d'aménagement du secteur riverain de la région métropolitaine de 1967 sont toujours valables.

Les deux principales composantes du plan provisoire sont le remblayage, à des fins diverses, et l'accès au secteur riverain y compris l'acquisition de terrains publics et l'aménagement d'un réseau de sentiers. Le plan propose le remblayage d'environ 70 hectares (170 acres) par la mise en oeuvre d'une série de projets dans le secteur riverain de Mississauga. Ces projets seront améliorés pour tenir compte des impératifs environnementaux. De plus, *Vision 2020* adopte trois concepts pour le secteur riverain — ce dernier doit être vert, propre et accessible — lesquels figurent parmi les neuf principes mis de l'avant par la Commission royale.

Dans son étude du plan provisoire du secteur riverain de Mississauga et des documents connexes, la Commission royale appuie fermement l'approche consultative adoptée par la ville. Elle propose également de réexaminer les principes et impératifs environnementaux du secteur riverain, y compris le remblayage proposé.

Le document *Results of Agency Review and Public Consultation* propose que le rapport intitulé *Fundamentals* ne constitue pas une composante du plan final. Toutefois, le processus d'examen et de consultation confirme l'appui général aux 60 principes énoncés dans le rapport. De l'avis de la Commission, un ensemble condensé de principes de base devrait être intégré au plan et servir de cadre à l'établissement d'un ensemble clair de politiques en matière d'aménagement du secteur riverain.

Le plan provisoire du secteur riverain de Mississauga serait amélioré s'il adoptait explicitement la démarche axée sur l'écosystème et incluait les neuf principes mis de l'avant pour le secteur riverain et recommandés dans *Un point tournant* puis adoptés par le conseil régional de Peel. Le plan provisoire renferme déjà certains éléments de la démarche axée sur l'écosystème et plusieurs principes visant le secteur riverain.

Le plan provisoire renferme deux éléments directement reliés à l'environnement : les propositions de remblayage et les enjeux environnementaux. Un sondage effectué en 1991 par Environics pour le compte de la Commission royale a révélé que de tous les résidents du Grand Toronto, ceux de Mississauga étaient les plus susceptibles de considérer que la protection de l'environnement devrait être la priorité de toute stratégie d'aménagement du Grand Toronto.

Le plan propose d'avoir recours au remblayage de façon extensive afin de créer une chaîne d'îles et d'accroître la superficie des terres dans le lac en construisant des caps artificiels et des ports de plaisance. Toutefois, on semble accorder peu d'intérêt aux effets environnementaux cumulatifs de ces propositions.

Le volet remblayage du plan provisoire suscite plusieurs préoccupations. Premièrement, il

peut détourner l'attention des possibilités d'aménagement à des fins d'activités récréatives, d'agrément, de création d'aires naturelles et de développement sur les terrains existants.

Deuxièmement, les enjeux environnementaux du remblayage, point central du plan, restent obscurs. Le plan donne plutôt l'impression que son impact sur l'environnement et ses effets cumulatifs ont été très bien évalués et qu'il reste seulement des questions d'ordre technique à résoudre. Aucune référence n'est faite à une analyse environnementale exhaustive qui aurait été faite préalablement à la présentation des propositions de remblayage. De plus, les buts à atteindre en matière notamment d'habitat du poisson et d'organismes aquatiques et d'accès du public ne sont pas bien définis.

Troisièmement, les propositions de remblayage sont soumises à l'approbation des gouvernements fédéral et provincial qui sont respectivement propriétaire du lit du lac et gestionnaire des pêches et des eaux navigables. Par conséquent, elles sont uniquement conceptuelles à ce stade-ci.

Le chapitre 4 du présent rapport «*Le littoral*» contient des recommandations pour un plan de régénération du littoral dans lequel plusieurs propositions pourraient être évaluées. L'étude sera utile aux autorités municipales à cet égard.

La ville de Mississauga a demandé à des experts-conseils de présenter un rapport concernant les *Guidelines for Shoreline Regeneration Relating to Fish Habitat and Water Quality*. Les auteurs du rapport recommandent d'apporter des modifications initiales aux propositions de remblayage du plan provisoire du secteur riverain, y compris l'abandon du projet de construction des deux îles et la réduction de la

St. Lawrence Cement Pier dans le secteur riverain de Mississauga.

superficie de la plus grande «Salmon Island». D'autres changements seront apportés à la suite d'évaluations plus détaillées des propositions de remblayage.

Le plan provisoire mentionne certains problèmes tels que le déclassement des terrains, la remise en état de l'habitat, le retour à l'état sauvage et la gestion des eaux pluviales dans le secteur riverain, mais il ne donne aucune orientation stratégique adéquate pour régler ces problèmes.

Comme il est indiqué dans le plan, le déclassement des terrains et la décontamination des sols sur l'ancien terrain des Arsenaux canadiens et sur le terrain de la société Texaco sont importants et auront des répercussions sur l'utilisation future de ces terrains et d'autres propriétés riveraines. La remise en état de l'habitat comprend le versement de compensations pour l'habitat aquatique dégradé par le remblayage et le retour à l'état sauvage de l'embouchure des ruisseaux et des terres situées dans les vallées. Le retour à l'état sauvage de certaines zones devient un enjeu dans le plan provisoire, lequel propose de modifier les processus littoraux et côtiers afin de mettre en valeur les éléments naturels (par exemple, «rectifier» l'absence de milieux humides à l'embouchure des ruisseaux), mais il n'évalue pas les effets négatifs potentiels. La gestion des eaux pluviales porte sur l'aménagement de surface dures (par exemple, des terrains de stationnement et des routes) près des rives, le ruissellement pluvial et l'emplacement des exutoires des égouts pluviaux et unitaires. La Commission s'attend à ce que ces questions fassent l'objet d'un examen plus détaillé à mesure que le plan provisoire sera soumis au processus de planification et que les stratégies de mise en oeuvre seront élaborées.

Le plan provisoire du secteur riverain de Mississauga indique que la moitié des 14 services publics et industries situés dans le secteur riverain doivent avoir accès au lac Ontario à des fins de prélèvement et d'évacuation de l'eau ou de transport maritime; toutefois, aucun n'a l'usage exclusif du littoral. De plus, trois des 14 terrains ne sont plus utilisés à des fins industrielles (propriétés de la National Sewer Pipe East, de Texaco Canada South et de St. Lawrence Starch).

L'aménagement futur devrait profiter des possibilités à mesure qu'elles se présentent. En particulier, trois terrains industriels inactifs couvrant 10 p. 100 du littoral de Mississauga offrent d'importantes possibilités d'aménagement des terres, de même que les terres publiques récemment acquises et celles dont l'acquisition est en cours.

Couloir de verdure et sentier riverains

La ville de Mississauga fait de l'accès du public au secteur riverain une priorité, comme l'indique le plan provisoire du secteur riverain. Ses propositions sont conformes aux recommandations formulées par la Commission royale dans le chapitre 5 «Couloirs de verdure» qui traite de l'accès public aux rives et aux vallées fluviales de la biorégion du Grand Toronto.

Suite aux consultations qui ont eu lieu entre la ville de Mississauga et le ministère de l'Environnement de l'Ontario, un accord préliminaire a été signé et vise l'aménagement d'une partie du sentier riverain sur le terrain du Lakeview Pollution Control Plant, éliminant la nécessité d'établir un lien autour de ce terrain. Le sentier sera relié aux terrains adjacents, y compris la centrale électrique de Lakeview de l'Hydro-Ontario. La ville de Mississauga compte entreprendre la première phase de l'aménagement du sentier riverain, entre les parcs Marie Curtis et Lakefront Promenade, en 1992, en se basant sur travaux de conception commencés en 1991.

Le sentier riverain reliera plusieurs parcs à superficies et fonctions variables, allant des parcs locaux de quartier à des aménagements régionaux. Cette stratégie de points centraux reliés visant à faciliter l'accès du public au secteur riverain est implicite dans le plan provisoire. Toutefois, il importe également de relier le sentier riverain à des emplacements situés plus dans l'intérieur des terres; pour ce faire, il faudra accorder une attention spéciale à

l'utilisation des vallées fluviales et des plaines d'inondation de même que des passages publics et des emprises routières. Ces liens avec le secteur riverain sont essentiels afin d'en favoriser l'accès et devraient être identifiés sur le plan. Il devrait également y avoir une action régionale concertée pour protéger l'intégrité écologique des éléments naturels et garantir l'intégration d'une stratégie des espaces verts dans les projets d'aménagement et de développement futurs.

Initiatives d'aménagement

La région de Peel a été officiellement incorporée en 1974, mais elle n'a toujours pas de plan officiel approuvé; un plan provisoire a été préparé en 1988 mais n'a pas été approuvé par le conseil régional. Par conséquent, les activités de développement sont soumises à un ensemble de plans officiels locaux sans stratégie bien définie à l'échelle régionale visant à protéger et à mettre en valeur les éléments naturels d'importance régionale ou interrégionale. Ces éléments comprennent le secteur riverain, les vallées fluviales et la Oak Ridges Moraine.

La participation régionale à l'aménagement et au développement du secteur riverain s'est limitée à l'approbation et à l'appui financier du programme de développement de la Credit Valley Conservation Authority (CVCA). Aucune mesure efficace n'a été prise concernant les questions d'aménagement régional. L'inclusion d'une stratégie des espaces verts pour la région de Peel dans le plan officiel régional permettrait de traiter efficacement des questions environnementales et humaines. En particulier, elle devrait relier le secteur riverain aux vallées fluviales et aux eaux d'amont, favorisant ainsi l'utilisation et l'appréciation du public et préservant l'intégrité écologique de chaque élément.

La CVCA propose un nouvel ensemble de politiques visant à protéger les cours d'eau et les vallées situés dans le bassin versant de la rivière Credit. En 1988, l'organisme a parrainé une étude sur la stratégie de gestion des eaux qui prévoit des effets négatifs sur le bassin versant si aucune nouvelle méthode n'est mise au point pour traiter du développement. Typique de la plupart des bassins versants de la biorégion, la démarche vers les problèmes des crues et de l'érosion a été axée sur les ouvrages techniques, y compris la canalisation des cours d'eau et l'aménagement de rives en enrochement et en béton, lesquels ont provoqué la perte d'habitats du poisson et de la faune et la dégradation des cours d'eau et des vallées.

La nouvelle démarche est axée sur la nature et prévoit un certain degré d'érosion attribuable aux processus naturels. On élabore de nouvelles politiques visant à prévenir tout problème d'érosion dans l'avenir en maintenant les nouveaux projets de développement éloignés du bord des vallées et en incluant la gestion des eaux comme élément fondamental du début du processus d'examen des projets de développement. En octobre 1991, la CVCA a approuvé en principe la politique de protection des terres situées dans les vallées.

Recommendations

58. La Commission royale recommande que la ville de Mississauga, la région de Peel et la Credit Valley Conservation Authority continuent d'examiner les documents appropriés, y compris leurs plans officiels respectifs et les plans visant le secteur riverain, de manière à s'assurer que ces derniers intègrent la démarche axée sur l'écosystème et les neuf principes décrits dans la partie I.

59. La Commission recommande également que la ville de Mississauga, la région de Peel et la Credit Valley Conservation Authority participent à la préparation du plan proposé de régénération du littoral et s'assurent que tous les autres plans visant des parties du secteur riverain sont examinés ou élaborés dans cette optique. Plus particulièrement, les propositions de modification du littoral et de remblayage dans le plan du secteur riverain de Mississauga devraient être étudiées dans l'optique du plan de régénération du littoral avant d'être approuvées.

60. Dans le cadre du processus d'approbation du plan du secteur riverain de Mississauga, la province devrait négocier une entente de collaboration ou différentes ententes avec la ville de Mississauga, la Credit Valley Conservation Authority, la région de Peel, le gouvernement fédéral et d'autres organismes appropriés et intérêts du secteur privé. Cette entente devrait être basée en grande partie sur le plan du secteur riverain en voie d'élaboration et sur le plan directeur du port de Port Credit. Elle devrait notamment :

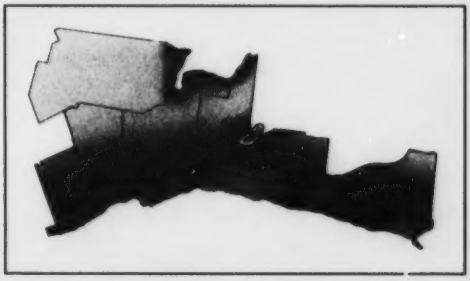
- désigner les organismes de mise en oeuvre de l'entente, la ville de Mississauga jouant le principal rôle de coordination;
- incorporer les résultats du plan approuvé du secteur riverain de Mississauga au plan officiel et aux plans secondaires;
- appliquer les tracés préférés et provisoires du sentier riverain, y compris négocier l'aménagement de sentiers pédestres et de pistes cyclables sur les terrains et propriétés de l'Hydro-Ontario avec les services d'eau et d'égout;
- mettre en place des mécanismes appropriés afin de réaménager le port de Port Credit, de préférence par la cession des terres fédérales à la ville;
- parachever la cession du terrain des Arsenaux canadiens de Poste Canada à la MTRCA de manière à ce qu'il soit géré comme parc boisé.

Chapitre 9 : Etobicoke

Le secteur riverain de la ville d'Etobicoke s'étend sur environ 9,7 kilomètres (6 milles) le long de la rive du lac Ontario, de la rivière Humber jusqu'à l'est du ruisseau Etobicoke. Ce dernier constitue une grande partie de la frontière séparant Etobicoke de Mississauga, située à l'ouest. À l'est, la rivière Humber sépare Etobicoke de Toronto. Le ruisseau Mimico est le seul cours d'eau d'importance du territoire d'Etobicoke. On remarque toutefois, au sein de la municipalité, une partie importante du bras ouest de la rivière Humber ainsi que plusieurs petits affluents qui se jettent dans la rivière Humber et dans le ruisseau Etobicoke.

Le secteur riverain comprend des parties des anciens villages de Mimico, de New Toronto et de Long Branch, lesquelles ont été fusionnées à Etobicoke en 1967. Le corridor commercial du boulevard Lake Shore sert de lien entre ces municipalités autrefois distinctes et assure des emplois ainsi que des services aux habitants de ces quartiers du bord de l'eau. Par ailleurs, on trouve un parc industriel au nord du boulevard Lake Shore.

On peut voir dans les quartiers les résidences unifamiliales modestes et les petits immeubles résidentiels types de Long Branch et de New Toronto ainsi que les rangées d'immeubles résidentiels aménagées de façon plus concentrée de Mimico. L'emplacement de l'ancien



hôpital psychiatrique Lakeshore, avec son quadrilatère historique d'immeubles résidentiels, son clocher-horloge et ses terrains aménagés en pente douce jusqu'au bord de l'eau, offre une excellente vue sur le lac depuis le centre du secteur riverain d'Etobicoke.

Le boulevard Lake Shore, situé à l'ouest de la route Royal York, est un continuum composé en grande partie de commerces et de magasins de détail à façades de hauteur limitée parmi lesquels s'insèrent çà et là des aménagements aux dimensions modestes, quoique plus récents. Les grandes dimensions du boulevard Lake Shore, sur lequel on trouve des stationnements de rue suffisamment grands, des tramways et de larges trottoirs, créent un esprit de quartier que renforce une collectivité vivante habitant les environs et faite de familles où l'homme et la femme travaillent.

Jusqu'au milieu des années 1980, le secteur riverain d'Etobicoke a vu sa population se

maintenir à environ 40 000 résidents et n'a pas connu beaucoup d'aménagements nouveaux. Le secteur affichait le plus important amalgame de groupes de salariés du secteur riverain du Grand Toronto. Presque 45 p. 100 de l'ensemble des habitations du secteur riverain étaient des logements dans des immeubles sans ascenseurs et 63 p. 100 de toutes les habitations étaient données en location. En conséquence, cette partie du secteur riverain de la communauté urbaine de Toronto présentait le revenu familial moyen le plus bas ainsi que la plus faible proportion de résidents engagés dans des activités professionnelles ou de gestion.

De grandes parties du secteur riverain d'Etobicoke sont en période de transition. Les importantes pertes d'emplois liés au secteur manufacturier résultent en partie du fait que les entreprises transfèrent leurs activités de production dans d'autres endroits de façon à tirer profit de la hausse de la valeur des terrains qu'elles possèdent à Etobicoke. On a pu constater que les fermetures d'usines étaient accompagnées par un nombre élevé de propositions concernant des aménagements résidentiels à forte densité. Le secteur tend à passer d'une ère caractérisée par une collectivité générale et ouverte, constituée de familles où l'homme et la femme travaillent, à une ère marquée par de nouveaux aménagements isolés qui mettent à profit les emplacements du secteur riverain. On compte, parmi les dernières réalisations d'habitations dans le secteur riverain, une très forte proportion de copropriétés, les principaux nouveaux aménagements résidentiels étant planifiés et proposés.

De 1981 à 1988, le nombre des constructions réalisées dans le secteur riverain a été relativement faible, soit seulement 400 unités. On a constaté une répartition uniforme de ces nouvelles habitations entre des acquéreurs, des locataires et des locataires bénéficiant de subventions. Ces nouvelles habitations ont en outre permis un renforcement de l'amalgame de baux dans l'agglomération. Les dernières mises en chantier effectuées depuis 1986 ont indiqué un changement radical, soit le début de la construction de presque 2 000 unités d'habitation. Le secteur riverain d'Etobicoke affiche plus de projets d'unités de logement inscrits dans le processus d'approbation d'aménagement que tout autre partie du secteur riverain du Grand Toronto. La quasi totalité des 10 800 unités d'habitation et plus faisant l'objet de demandes d'aménagement qui sont soit approuvées, soit en cours d'approbation, sont du type à haute densité.

La situation de l'emploi a affiché elle aussi des changements radicaux. Ainsi, au cours des années 1980, plus de 2 200 emplois à temps plein du secteur manufacturier ont été perdus, soit une baisse de 33 p. 100. Or, c'est le secteur de la rive d'Etobicoke qui a enregistré presque toutes les pertes d'emplois survenues dans le secteur riverain de la communauté urbaine de Toronto. Qui plus est, c'est le seul secteur à avoir présenté une perte nette au chapitre de l'ensemble des emplois à temps plein, soit moins six p. 100. En 1990, le secteur riverain d'Etobicoke a perdu 800 autres emplois à temps plein dans le secteur manufacturier, soit une baisse de 17 p. 100, tandis que l'ensemble de l'emploi fléchissait de 3,5 p. 100 de plus.

Jusqu'ici, les nouveaux aménagements effectués dans le secteur riverain d'Etobicoke sont situés à l'est de la route Royal York, dans la partie se rapportant à Mimico, là où les différences d'échelle et de forme entre ce qui est neuf et ce qui est ancien sont frappantes. Fondamentalement, les nouveaux aménagements réalisés dans le secteur riverain n'ont consisté qu'en l'érection, au bord de l'eau, de copropriétés destinés à des adultes de la classe riche. Qui plus est, ces aménagements sont indépendants, c'est-à-dire qu'il constituent des collectivités fermées et isolées ne désirant exploiter que le caractère unique de leur emplacement dans le secteur riverain ainsi que la vue offerte sur le lac.

Voici les mots d'une annonce parue récemment et traitant de l'aménagement de Grand Harbour :

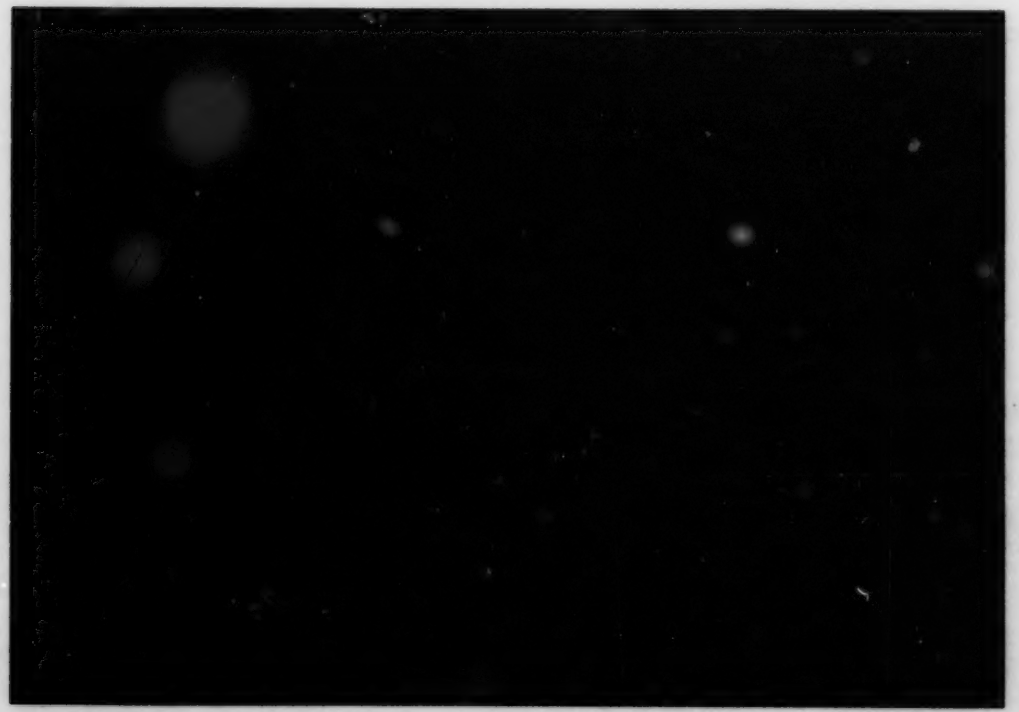
> «Autrefois, les ports bénéficiaient des retombées généreuses du commerce international et apportaient la prospérité aux grandes villes du monde. De nos jours, les secteurs riverains sont la réserve exclusive de résidences les plus élégantes du monde. Voici les habitations de

Grand Harbour, de conception traditionnelle, dont la finition raffinée fait appel à des matériaux tels que la brique, l'ardoise et la pierre. Situées à un endroit stratégique de la rive de Toronto, vous pouvez acquérir l'une de ces résidences classiques donnant sur le bord de l'eau à partir de 349 000 dollars jusqu'à plus de 2 000 000 de dollars.

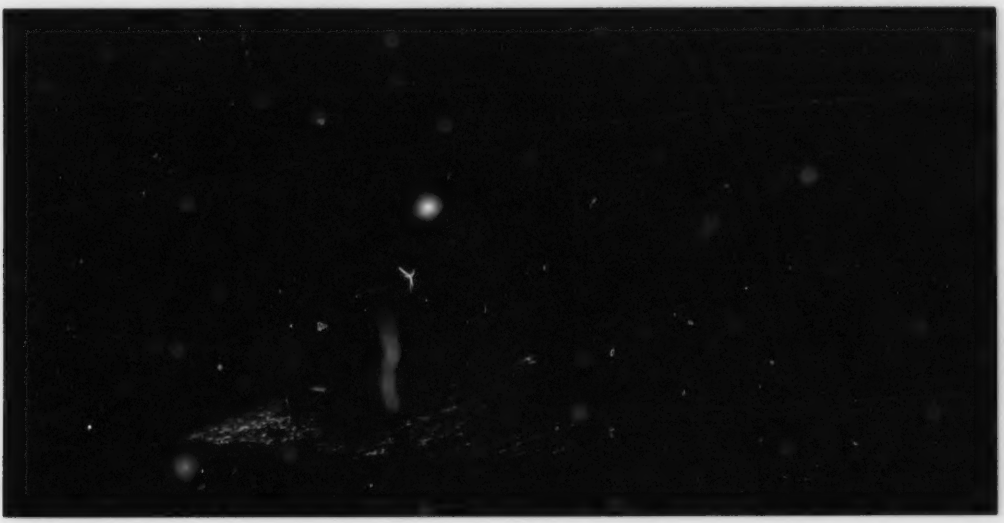
À Etobicoke, les importants travaux de remblai effectués dans de grandes parties du secteur du bord du lac en ont détérioré l'état naturel. Aujourd'hui, les parcs Humber Bay East et West encadrent l'embouchure du ruisseau Mimico et totalisent ensemble environ 65 hectares (161 acres) de remblais effectués au bord du lac. Le parc Colonel Samuel Smith, situé à l'extrême sud de l'emplacement de l'ancien hôpital psychiatrique Lakeshore, s'étend maintenant dans le lac sur environ 19 hectares (47 acres).

Les nouvelles propositions de remblayage comprennent 12 hectares (30 acres) situés immédiatement à l'ouest de l'embouchure du ruisseau Etobicoke, dans le parc Marie Curtis, afin de créer un bassin de plaisance. On propose en plus 3,7 hectares (9 acres) de remblai sur la rive afin d'uniformiser celle-ci au secteur de motels. Ces travaux permettraient du même coup d'aménager une bande d'une largeur minimale de 50 mètres (164 pieds) qui serait accessible au public. (La rive actuelle consiste en un amoncellement désordonné de matériaux de remblai qui y ont été déposés principalement au cours des années 1950, créant ainsi une rive artificielle qui présente des échancrures et des saillies.) Dans le cadre du réaménagement du secteur de motels, on compte effectuer des travaux de remblai dans les enfoncements de la rive du parc Humber Bay East afin de hausser le lit du lac. On créera ainsi une terre humide qui servira de zone de démonstration pour la gestion des eaux pluviales.

La Commission mixte internationale a reconnu que toute la baie Humber faisait partie du secteur préoccupant du secteur riverain de la communauté urbaine de Toronto après que l'on



Ruisseau Etobicoke, parc Marie Curtis



Tortues peintes

y eut découvert des polluants dans des sédiments aquatiques, des métaux et des composés organiques dans l'eau et le biote, ainsi que des concentrations élevées d'éléments nutritifs et de bactéries. (Se reporter au chapitre 3 pour de plus amples renseignements sur les secteurs préoccupants dans les Grands Lacs.) Les efforts consentis pour nettoyer le secteur riverain seront vains si on ne lutte pas de façon efficace contre la sédimentation et les importantes sources de pollution situées en amont. Constitué dernièrement, le groupe Action to Restore a Clean Humber (1989), qui a fait preuve d'une grande sagesse, devrait occuper une place de choix à n'importe quelle table ronde traitant du bassin versant de la rivière Humber.

En général, la qualité de l'eau de la baie Humber est mauvaise en raison des polluants qu'y déversent la rivière Humber, le ruisseau Mimico et la station d'épuration des eaux usées Humber. Qui plus est, la baie est isolée des principaux courants lacustres. On l'a même qualifiée de «trappe bathymétrique» dans laquelle la majeure partie des sédiments transportés par l'eau se déposent, pour ensuite y rester pratiquement immobiles. Une zone de sédimentation, décrite par le ministère de l'Environnement comme étant «extrêmement polluée», s'avance dans la baie, au sud du secteur de motels, sur une distance atteignant trois kilomètres (2 milles).

Mise à jour d'*Un point tournant*

Dans son *Rapport intérimaire* de 1989, la Commission royale recommandait :

> que les valeurs patrimoniales de l'hôpital psychiatrique Lakeshore et des terrains connexes soient préservées en utilisant l'emplacement à des fins institutionnelles, culturelles et récréatives compatibles.

L'actuelle proposition d'aménagement du ministère des Services gouvernementaux concernant la construction de logements sur l'emplacement du collège Humber et le réaménagement des bâtiments de l'hôpital pour des fins d'enseignement supérieur est, dans l'ensemble, conforme à cette recommandation.

Dans *Un point tournant* (1990), la Commission royale a fait trois recommandations sur le secteur riverain d'Etobicoke, à savoir :

- que le gouvernement de l'Ontario déclare un intérêt provincial à l'égard du secteur riverain d'Etobicoke et de son arrière-pays immédiat;

- que le gouvernement de l'Ontario, la communauté urbaine de Toronto et Etobicoke examinent ensemble l'avenir du secteur riverain pour aboutir à un plan détaillé d'aménagement du secteur riverain et à l'intégration, dans le plan officiel, d'objectifs visant le secteur riverain;
- que la province, en vue de protéger l'intégrité de ces études d'aménagement, suspende tout aménagement dans le secteur riverain jusqu'à ce qu'un plan d'urbanisme détaillé de ce secteur et un plan officiel mis à jour aient été adoptés.

Les recommandations visaient deux choses : la méthode de planification des aménagements d'Etobicoke consistant à approuver des demandes d'aménagement particulières à un emplacement ainsi que des plans secondaires restreints, particuliers à un secteur, sans que la ville n'ait de stratégie de planification des aménagements et d'objectifs publics bien définis pour le secteur riverain; et deuxièmement l'envergure des aménagements, qu'ils soient approuvés sous condition, à l'étude ou proposés, qui auraient dans l'ensemble ajouté jusqu'à 12 000 unités d'habitation à haute densité et 251 000 mètres carrés (2 701 741 pieds carrés) de locaux non résidentiels dans le secteur riverain.

Dans sa réponse de décembre 1990, le gouvernement provincial note :

> . . . qu'Etobicoke, la communauté urbaine de Toronto et le gouvernement provincial travailleront en collaboration pour s'assurer qu'il y ait un cadre de planification détaillé des nouveaux aménagements réalisés dans le sud d'Etobicoke qui aboutira à la modification du plan officiel d'Etobicoke ainsi qu'à la création d'autres mesures d'exécution. Les trois paliers de gouvernement se sont entendus sur un programme qui comprend une importante consultation de la population.

En avril 1991, le groupe Butler terminait son rapport intitulé *Rapport préliminaire sur l'étude d'ensemble sur le secteur riverain du sud d'Etobicoke.* Ce rapport, demandé conjointement par le gouvernement provincial, la communauté urbaine de Toronto et Etobicoke, fournit une base partielle pour l'élaboration d'un plan d'urbanisme détaillé pour le secteur riverain. Il indique aussi que certains progrès ont été réalisés en vue de la création d'une politique d'aménagement du secteur riverain qui se rapprocheraient davantage des neuf principes recommandés dans *Un point tournant.*

Couloirs de verdure et sentiers riverains

Les vallées fluviales et le secteur riverain d'Etobicoke constituent ses bases d'un «réseau vert». Un important réseau de sentiers existe déjà en haut de la vallée de la rivière Humber et on constate le début d'un réseau semblable en amont du ruisseau Etobicoke. Ces vallées, de même que celle du ruisseau Mimico, devraient être reliées au secteur riverain pour constituer un réseau intégré de sentiers et de couloirs de verdure auquel le public aura accès. En outre, un tel réseau protégera l'intégrité écologique du milieu et des abords des plateaux.

Dans le secteur riverain de la communauté urbaine de Toronto, la partie relevant d'Etobicoke présente un grand potentiel pour l'aménagement d'un sentier au bord de l'eau car neuf parcs locaux et cinq parcs régionaux sont déjà établis le long du littoral. Dans certains secteurs, le parcours du sentier devra vraisemblablement suivre la première route longeant le lac en raison de l'aménagement résidentiel le long de la rive. Toutefois, des tronçons importants du sentier pourront être construits au bord de l'eau. La zone présentant probablement le plus grand potentiel s'étend de l'entrée ouest du bassin de plaisance du parc Humber Bay West à la rivière Humber, en passant par le corridor d'appartements de Mimico.

Dans le corridor d'appartements de Mimico, la série discontinue de parcs se trouvant au bord de l'eau constitue déjà une partie du réseau de sentiers et d'espaces verts. Le corridor lui-même comprend, au sud du boulevard Lake Shore, des immeubles résidentiels donnés en location dont la hauteur est moyenne ou faible. La plupart de ceux-ci sont construits sur des terrains longs et étroits qui vont aboutir au lac. Parmi les

parcs locaux isolés se trouvant au bord de l'eau, on compte :

- le parc Norris Crescent, au bas du boulevard Douglas, en face de la route Summerhill, qui longe le lac sur environ 200 mètres (656 pieds) et dont la profondeur varie de 25 à 90 mètres (de 82 à 295 pieds);
- le parc Amos Waites (et la piscine), au bas de l'avenue Mimico, qui longe le lac sur environ 140 mètres (459 pieds) (y compris les terrains de l'ancien temple Sikh) et dont la profondeur est de 80 mètres (262 pieds);
- le parc Superior, au bas de l'avenue Superior, qui longe le lac sur environ 50 mètres (164 pieds) et dont la profondeur est de 100 mètres (328 pieds).

L'*Étude sur Mimico* — 1983 de la ville d'Etobicoke, faisant l'objet d'un examen du conseil, reconnaît la possibilité d'aménager un parc linéaire au bord de l'eau et une promenade dans le secteur. Pour relier les parcs actuels, on a besoin de négocier des droits de passage publics perpétuels permettant de traverser les terrains privés du bord de l'eau, et de permettre l'utilisation publique des remblais effectués sur les terrains riverains.

Le corridor d'appartements de Mimico offre la possibilité de travailler tant avec les propriétaires des immeubles offerts en location qu'avec les locataires à la réalisation d'un mode d'accès au bord de l'eau qui sera profitable pour toutes les parties. Bien que ce ne soit pas courant à Etobicoke, on pourrait utiliser le corridor d'appartements pour réaliser un projet-pilote d'accords en matière de droits de passage qui pourraient s'appliquer là ou ailleurs. Les stratégies entourant la négociation des droits de passage publics sont étudiées plus en détails dans le chapitre 5, «Les couloirs de verdure».

Situés immédiatement à l'est du corridor d'appartements, les aménagements Grand Harbour et Marina Del Ray présentent une promenade de 15 mètres (50 pieds) au bord de l'eau dotée de passages du côté des propriétés. La réalisation des aménagements était conditionnelle à la construction de l'aménagement. Depuis le milieu des années 1980, Etobicoke a une politique non officielle qui prévoit la planification et la construction, dans le cadre de l'aménagement du secteur riverain, de tels corridors ouverts au public. À côté, les parcs Humber Bay West et East, construits par la Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority, sont ouverts au public, sauf dans les zones louées aux clubs nautiques.

Plus à l'est, on trouve la zone du Plan secondaire du secteur de motels. S'ils désirent procéder au réaménagement, les promoteurs devront payer pour la construction d'un corridor d'aménagements publics au bord de l'eau ayant une largeur minimale de 50 mètres (164 pieds). Dans l'ensemble, il s'agira de travaux de remblai qui permettront d'uniformiser le littoral irrégulier du lac (celui-ci ayant fait l'objet d'un déversement désordonné de matériaux de remblai). En outre, cela élargira la zone consacrée à l'aménagement et il sera possible d'obtenir un agencement de rues en forme de grille. Le réseau routier qui sera construit permettra au public d'accéder au corridor d'aménagements et lui fournira des stationnements.

Situé tout juste à côté, à l'est, l'aménagement Palace Pier est muni d'un parc local et d'un passage pour piétons longeant le bord de l'eau qui peuvent être reliés au corridor d'aménagements publics de la rive. La deuxième partie de l'aménagement Palace Pier, qui se trouve à l'embouchure de la rivière Humber, présente une voie d'accès au bord de l'eau d'une largeur de 6 mètres (20 pieds) qui, dans l'avenir, pourra être reliée aux sentiers menant au haut de la vallée de la rivière Humber.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR RIVERAIN

Dans les commentaires qu'il contient sur les principes d'aménagement du secteur riverain d'Etobicoke, le document intitulé *Un point tournant* indique :

> Les changements d'attitude, notamment une plus grande prise de conscience des

Humber Bay Parks west and east

problèmes environnementaux et les préoccupations quant à la qualité de la vie dans un milieu fortement urbanisé, semblent avoir pris les décideurs par surprise. Ce n'est pas que la ville n'ait pas formulé de plan, mais plutôt que les plans qu'elle a dressés et ceux qu'elle envisage ne reposent peut-être pas sur une conception globale et intégrée. La ville n'a pas encore vraiment répondu aux préoccupations du public à propos de la barrière que les constructions à forte densité forment au bord du lac, à propos de l'accès au secteur riverain ou à propos des effets cumulatifs des travaux de remblayage. Au contraire, les édiles se sont montrés empressés à approuver les demandes des promoteurs et à autoriser des constructions à forte densité, parce que le secteur riverain leur semblait stagner et avoir besoin d'être revitalisé.

Normalement, les plans secondaires sont élaborés à partir des principes généraux et des stratégies que contiennent les plans officiels. Toutefois, le plan officiel actuel d'Etobicoke et sa proposition de mise à jour ne considèrent pas le secteur riverain comme étant une zone ayant besoin d'une stratégie de planification particulière. Pour cette raison, on constate un manque d'indications stratégiques et d'objectifs publics pour les plans secondaires et les demandes relatives à un emplacement particulier. Ce manque de directives précises est particulièrement inquiétant étant donné les densités accordées ou proposées pour les principales zones du secteur riverain d'Etobicoke.

Il existe trois plans se rapportant au secteur riverain d'Etobicoke. Le premier, réalisé en 1991 et intitulé *Rapport préliminaire sur l'étude d'ensemble sur le secteur riverain du sud d'Etobicoke*, a constitué l'initiative principale en vue de la réalisation d'un plan d'aménagement complet pour le secteur riverain. Le deuxième, intitulé *Plan secondaire pour le secteur de motels* (approuvé par le conseil d'Etobicoke en février 1988 et révisé en mai 1990) représente le seul plan secondaire approuvé par le conseil pour une quelconque partie du secteur riverain d'Etobicoke. Ce plan a fait l'objet d'un certain nombre d'autres modifications au cours du mandat de la Commission royale. Quant au troisième, il s'agit d'un plan directeur pour les parcs visant la zone riveraine du parc Colonel Sam Smith. Ce plan a été approuvé par la Commission des évaluations environnementales.

Rapport préliminaire sur l'étude d'ensemble sur le secteur riverain du sud d'Etobicoke

Le *Rapport préliminaire sur l'étude d'ensemble sur le secteur riverain du sud d'Etobicoke* a été mis de l'avant par le gouvernement de l'Ontario, la communauté urbaine de Toronto et la ville d'Etobicoke pour évaluer l'incidence cumulative qu'ont les demandes d'aménagement dans le secteur riverain du sud d'Etobicoke et pour tracer les grandes lignes d'un cadre de planification des aménagements.

Ce cadre prévoit une intensification des aménagements résidentiels le long du boulevard Lake Shore dont des parties ont été élargies pour satisfaire aux demandes d'aménagement approuvées et à l'étude devant être réalisées dans la «zone d'activité de la Grand-Rue». En outre, un plan secondaire axé sur les industries est proposé pour la région de New Toronto.

Les demandes d'aménagement pour la zone d'activité de la Grand-Rue visent : les terrains de Long Branch Village, d'une superficie de 11,7 hectares (29 acres); le réaménagement des terrains de l'hôpital psychiatrique Lakeshore et du collège Humber, lesquels totalisent 25 hectares (62 acres); les 8,1 hectares (20 acres) de l'emplacement de l'usine Good Year/Daniels; le secteur de motels qui s'étend sur 20 hectares (49 acres) de terre et d'eau; l'emplacement de la distillerie McGuinness, d'une superficie de 6,2 hectares (15 acres); ainsi que des terrains adjacents à la route Park Lawn.

La zone de la Grand-Rue serait divisée en deux zones faisant l'objet de plans secondaires, soit la zone visée par le plan secondaire Lakeshore-Grand-Rue et la zone d'aménagement secondaire du centre Lakeshore/Park Lawn. D'importantes parties du secteur riverain d'Etobicoke et de la rive sont exclues de ces deux propositions de plans secondaires.

Le *Rapport préliminaire sur l'étude d'ensemble sur le secteur riverain du sud d'Etobicoke* recommande :

- que l'on envisage la tenue d'une enquête sur l'habitabilité du secteur;
- que l'on procède à une planification complète et que l'on apporte des modifications au nouveau plan officiel dès que possible;
- que ces modifications comprennent les zones visées par des plans secondaires révisés et qu'on y applique les neuf principes de la Commission royale sur le secteur riverain;
- que l'on effectue une étude sur les secteurs industriels au sud des voies ferrées du CN
- afin d'assurer regain de vie et stabilité au secteur industriel;
- que la ville d'Etobicoke termine son plan directeur pour les parcs et qu'elle intègre ses recommandations dans les plans secondaires à venir;
- qu'une étude sur les besoins en services sociaux soit entreprise et que les demandes pour le réaménagement comprennent une étude des répercussions sociales.

L'étude d'ensemble n'a pas encore été étudiée en détail par tous les paliers de gouvernement. Par conséquent, ses recommandations n'ont pas encore été acceptées. En attendant, les demandes d'aménagement individuelles et les plans secondaires visant des zones particulières continuent à se frayer un chemin à travers le processus d'approbation.

Pendant que l'on complète l'étude d'ensemble, la Commission des Affaires municipales de l'Ontario (CAMO) a commencé la tenue d'audiences sur le réaménagement de l'ancien emplacement de l'usine de pneus Good Year par le groupe Daniels. La décision rendue par la CAMO le 13 août 1991 a confirmé l'aménagement de Lakeshore Village par le groupe Daniels, projet comprenant plus de 1 700 unités d'habitation ainsi que des locaux commerciaux et industriels qui sera réalisé sur un terrain de 8,1 hectares (20 acres). La hauteur des immeubles variera de 4 à 14 étages et l'aménagement sera réalisé en deux étapes, la deuxième étant reliée à la disponibilité d'écoles, de services et d'installations communautaires.

Le 1er novembre 1991, le réaménagement de 6,2 hectares (15 acres) de l'ancien emplacement de la distillerie McGuinness a été soumis à la Commission des Affaires municipales de l'Ontario (CAMO) en tant que modification visant un emplacement particulier apportée au plan officiel d'Etobicoke.

Le 21 octobre 1991, la ville d'Etobicoke a demandé à des membres de son personnel de préparer un plan secondaire préliminaire pour la zone visée par la proposition de plan secondaire Boulevard Lake Shore/Route Park Lawn (aussi connue sous le nom de Centre secondaire), lequel doit comprendre le secteur de motels et l'emplacement de l'ancienne distillerie McGuinness. Comme la CAMO a commencé ses audiences sur le plan secondaire du secteur de motels le 1er octobre 1991, les questions s'y rapportant seront débattues avant que l'on établisse les principes généraux relatifs à la zone du centre secondaire, laquelle est de plus grande envergure.

Comme il n'y a pas de cadre actuellement pour assurer la planification des aménagements dans la zone du centre secondaire, laquelle fait partie du secteur riverain, il n'y a pas non plus de plan détaillé qui définit clairement une stratégie et des objectifs publics pour le secteur riverain d'Etobicoke. Un tel plan s'impose, que ce soit en tant que cadre pour l'évaluation des principales demandes d'aménagement ou en tant que contexte pour protéger les valeurs publiques et pour établir les objectifs du plan secondaire.

PLAN SECONDAIRE POUR LE SECTEUR DE MOTELS

En 1988, le conseil d'Etobicoke a approuvé un plan secondaire pour l'aménagement de motels sur un terrain de vingt hectares (50 acres). Le plan prévoyait la construction de 2 700 unités d'habitation sur un vaste ensemble de terrains. (Cela était conforme à une décision prise par le Cabinet provincial en 1977.)

En août 1988, les préoccupations des citoyens à l'égard de la proposition d'aménagement d'un secteur de motels et de travaux de remblai au bord du lac les ont menés à demander que la zone visée par le plan secondaire soit classée en vertu de la *Loi sur les évaluations environnementales*. Le ministre de l'Environnement a décidé de ne pas soumettre une partie même du réaménagement à un tel examen. Le gouvernement provincial a plutôt déclaré que le secteur de motels faisait l'objet d'un intérêt provincial et a créé un processus relatif à un plan directeur pour la gestion de l'environnement/projet d'aménagements publics cadrant dans le contexte de la *Loi sur l'aménagement du territoire*. Ce processus vise à combler l'écart entre les préoccupations environnementales et celles concernant l'aménagement du territoire.

L'étude du Plan directeur visait à aborder les préoccupations touchant les travaux de remblai au bord du lac et l'esthétique urbaine. De leur côté, les densités attribuées dans le plan secondaire proposé ne cadraient pas dans son mandat. L'étude n'a duré que trois mois et s'est soldée par la proposition de trois éléments : un bras déflecteur (pour dévier l'eau polluée de la zone aménagée et pour créer un bassin de mouillage protégé); des travaux de remblai sur le littoral pour créer un corridor d'aménagements publics; et des lignes directrices en matière d'esthétique urbaine afin de s'assurer que l'architecture des constructions fasse l'objet d'un quelconque examen d'agencement.

Par la suite, le ministre de l'Environnement a annoncé que le bras déflecteurs proposé devrait faire l'objet d'une étude environnementale distincte si l'on décidait de le construire. Le bras déflecteur représente la construction d'un remblai de 5,1 hectares (13 acres) dans le lac, les autres volets du projet étant l'uniformisation du littoral, combinée à la construction d'un corridor d'aménagements publics de 3,7 hectares (9 acres) et de marais pour la gestion des eaux pluviales, ces derniers s'étendant sur 6,5 hectares (16 acres).

L'uniformisation du littoral pourrait faciliter le nettoyage de la plage par les courant lacustres. Toutefois, le bras déflecteur pourrait limiter cette action nettoyante et créer un enfoncement où l'eau serait relativement stagnante. Même

si l'on reconnaît le fait qu'il doit faire l'objet d'une évaluation environnementale distincte, le bras est inclus dans le plan secondaire révisé pour le secteur de motels.

Le processus relatif au Plan directeur a contribué à clarifier la question de la zone d'aménagements publics dans le secteur de motels, mais il ne fournit pas une méthode détaillée pour les travaux de remblai au bord du lac ou pour les autres questions d'ordre environnemental. Qui plus est, il n'aborde pas de façon appropriée les questions de l'esthétique urbaine et de la densité.

Le plan secondaire a été révisé en mai 1990, en partie pour mettre en lumière les résultats du plan directeur pour la gestion de l'environnement/projet d'aménagements publics mis de l'avant par le gouvernement provincial pour le secteur. Dans le plan révisé, la largeur du corridor d'aménagements publics que l'on envisageait construire au bord de l'eau, à l'origine de 15 mètres (50 pieds), a été portée à des dimensions allant de 50 à 80 mètres (164 à 262 pieds). Cette modification est possible grâce, en grande partie, aux travaux de remblai au bord de l'eau que l'on a proposés.

En outre, le plan révisé permettait d'échelonner la construction de la zone d'aménagements publics du bord de l'eau, ce qui signifie que l'ensemble du corridor d'aménagements publics n'a pas besoin d'être réalisé d'un seul coup. Le plan révisé n'exigeait plus que la partie McLaughlin soit complètement récupérée comme condition à l'aménagement des 2 700 unités, permettait une réduction du nombre de parcs devant être planifiés et des aménagements de logements à prix raisonnables à l'extérieur de l'emplacement, et ne permettrait le zonage d'un emplacement pour une école que si l'architecture et l'occupation des aménagements le justifiait.

Étude de Diamond Schmitt sur l'esthétique urbaine

Après la publication du rapport de la Commission royale intitulé *Un point tournant*, le ministère des Affaires municipales de l'Ontario a embauché la maison d'architectes Diamond Schmitt pour étudier les questions de l'esthétique urbaine et de la densité se rapportant au secteur de motels, en tenant compte du cadre général que constituent les neuf principes sur le secteur riverain formulés par la Commission. Comme le secteur de motels était considéré comme étant d'intérêt provincial, le gouvernement provincial a demandé à Diamond Schmitt d'assurer la prestation de conseils sur l'architecture des immeubles, l'accès au public et l'utilisation par le public dans le secteur.

Après huit mois, l'étude a été livrée et a fait l'objet d'un examen public en juin 1991 (A. J. Diamond, Donald Schmitt and Company). Elle établit tout d'abord les principes et les objectifs en matière de planification du quartier, puis aborde la réglementation de l'architecture des immeubles dans le secteur visé par le plan secondaire. Par la suite, l'étude aborde plus en détail les principes et les objectifs relatifs au quartier, à savoir la possibilité de réaliser un agencement de rues en forme de grille, l'agencement des terrains libres (y compris un parc central), l'utilisation des terrains, l'architecture des constructions, les stationnements et des études portant sur l'ensoleillement et l'ombrage ainsi que sur la vue des environs.

L'objectif touchant l'architecture des constructions visait à répartir ceux-ci de façon que l'aménagement en découlant soit accessible au public, ouvert et habitable. En prenant pour base 2 721 unités d'habitation présentant une densité de 3,3 fois la superficie nette du terrain, l'étude de Diamond Schmitt recommande que l'on construise de petits immeubles à quatre étages immédiatement au nord du corridor d'aménagements publics du bord de l'eau et de l'avenue Lake Side parce que, étant donné l'orientation de l'emplacement, l'érection de constructions élevées près du lac aurait ombragé l'ensemble du parc riverain pendant les après-midi. Quant aux immeubles de huit étages, ils doivent se trouver en grande partie le long du boulevard Lake Shore, une zone intermédiaire d'immeubles à six étages les séparant des immeubles de moindre importance. Il en résulte un aménagement «en escalier», lequel présente des immeubles à quatre étages au

bord du corridor d'aménagements publics de la rive, des immeubles à six étages dans sa partie centrale et, finalement, des immeubles à huit étages le long de la majeure partie du boulevard Lake Shore. Au nord-est du boulevard Lake Shore, les immeubles pourraient présenter un maximum de quinze étages.

Les études portant sur l'ensoleillement et l'ombrage présentées dans le rapport Diamond Schmitt visent les demandes d'aménagement actuelles et les 2 700 unités d'habitation affichant un rapport plancher-sol de 3,3. Elles indiquent clairement que si l'on utilise les principes mentionnés pour l'aménagement de quartiers, la construction de tout immeuble ayant une surface utile présentant un indice supérieur à 3,3 pourrait provoquer une diminution de l'éclairage naturel des routes publiques, des trottoirs, des parcs et des cours intérieures des immeubles.

Rapport Kirkland sur l'esthétique urbaine

Après la remise du rapport Diamond Schmitt, la ville d'Etobicoke a embauché la maison Kirkland Partnership (1991) tout d'abord à titre de conseillère, puis pour préparer un supplément sur l'esthétique urbaine destiné au *Plan secondaire pour le secteur de motels d'Etobicoke*. On a précisé aux experts-conseils d'utiliser la densité du plan secondaire correspondant à 4,0 fois la superficie nette du terrain pour élaborer les lignes directrices.

Le 7 octobre 1991, peu de temps après le début des audiences de la CAMO sur le plan secondaire modifié pour le secteur de motels, le conseil d'Etobicoke a procédé à l'approbation d'un plan secondaire révisé. En tenant compte d'un indice de densité de 4,0, le supplément sur l'esthétique urbaine permettait la construction d'immeubles d'une hauteur maximale de 10 étages tout près de la zone d'aménagements publics du bord de l'eau et l'érection d'immeubles de 15 étages dans la partie se trouvant devant le boulevard Lake Shore. En outre, l'annexe permettait la construction d'immeubles ayant un maximum de 20 étages sur le boulevard Lake Shore, à côté des terrains de Camrost.

Le 21 octobre 1991, le conseil d'Etobicoke a approuvé l'ajout de modifications au plan proposé pour le secteur de motels que la CAMO était en train d'étudier. Il y avait trois types de modifications. Premièrement, le conseil a reconnu que le besoin d'un ou de plusieurs emplacements pour la construction d'écoles devait en dernier lieu être déterminé par les commissions scolaires et que, le cas échéant, ces emplacements devaient être compris dans la zone visée par le plan secondaire. Deuxièmement, le conseil a expliqué pourquoi on prévoyait construire deux immeubles à 25 étages sur l'emplacement Camrost. On prétendait que cela constituerait un «genre de portail central, . . . ayant une forme architecturale distinctive servant de point de repère». Curieusement, les immeubles proposés ne cadrent pas dans les lignes directrices que le conseil avait approuvé deux semaines plus tôt. Qui plus est, des modifications supplémentaires ont été apportées aux principes généraux sur l'aménagement d'un emplacement particulier pour les terrains Camrost. Troisièmement, l'application des lignes directrices sur l'architecture des immeubles a fait l'objet d'un relâchement de sorte qu'elles peuvent être appliquées de façon générale et que le conseil peut en autoriser certaines variantes.

Le 17 décembre 1991, la ville d'Etobicoke a présenté à la CAMO d'autres modifications au plan, notamment l'enlèvement du bras déflecteur. Il semble y avoir un nombre accru de questions non résolues que la Commission des Affaires municipales de l'Ontario pourra considérer dans le cadre de son examen, à savoir l'emplacement du bord de l'eau, les transferts de densité de l'eau à la terre, les densités finales (y compris les permis spéciaux et le traitement de la question des immeubles pour personnes âgées), l'à-propos des lignes directrices en matière de formes de constructions par rapport aux études exhaustives sur l'ensoleillement et l'ombrage ainsi qu'aux objectifs de quartier, les habitations à prix abordable et la mise en oeuvre des mécanismes pour le plan. Au cours de ses délibérations, la CAMO devra aussi tenir compte de l'intérêt provincial décrété par le gouvernement de l'Ontario à l'égard du secteur de motels.

L'absence d'un plan détaillé pour le secteur riverain d'Etobicoke, comme on l'a mentionné précédemment, constitue un obstacle majeur à l'évaluation des valeurs et des objectifs publics reliés au secteur de motels ainsi qu'à l'évaluation du plan secondaire lui-même. La Commission royale croit qu'il est important de reconnaître l'envergure de l'enjeu. Comme on l'explique dans le chapitre suivant traitant du secteur riverain central du Grand Toronto, l'ensemble de la partie est d'Etobicoke, y compris le secteur de motels, fait partie de Humber Bay. Il est de l'intérêt du public de s'assurer que les plans, les décisions et les aménagements tiennent entièrement compte de ce contexte plus vaste.

Secteur riverain du parc Colonel Samuel Smith

En 1978, la Metro Toronto and Region Conservation Authority (MTRCA) a préparé un plan directeur en matière de parcs pour le secteur riverain du parc Colonel Samuel Smith, celui-ci couvrant la zone se trouvant au sud du boulevard Lake Shore, entre la 23e et la 13e rue. Le plan prévoit l'aménagement d'un parc multiservices offrant une possibilité de mouillage pour 335 bateaux ainsi qu'un bassin de plaisance qui seront construits en effectuant d'importants travaux de remblayage. Le plan prévoit l'utilisation de parties de terrains appartenant au Metro Works Department, au collège Humber ainsi qu'à l'emplacement de l'hôpital psychiatrique Lakeshore.

Lors de l'approbation du plan directeur pour le parc Colonel Samuel Smith en 1980, la Commission des évaluations environnementales a résumé l'entreprise comme suit.

> Le secteur riverain du parc Colonel Sam Bois Smith fournira 70,5 acres pour l'aménagement d'un parc récréatif/éducatif dans le secteur riverain d'Etobicoke . . . 48,5 acres du parc consisteront en des travaux de remblai s'avançant sur environ 1 500 pieds dans le lac Ontario. . . . Le parc devrait comprendre un lac artificiel pour la baignade, des installations de mouillage pour les bateaux, un amphithéâtre, des jardins écologiques et des zones de présentations didactiques, une piste d'hébertisme, des plages où l'on peut se faire bronzer, ainsi que des zones de repos pour pique-niquer et observer la nature. Ces éléments profiteront tant aux visiteurs locaux qu'aux visiteurs régionaux de tout âge (Commission des évaluations environnementales de l'Ontario, 1980).

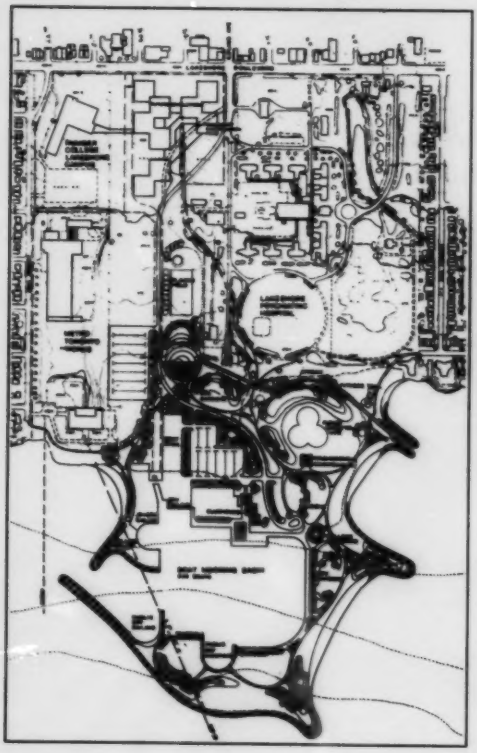
Le parc proposé (voir la carte 9.1) a pour objet de satisfaire aux exigences locales et régionales ainsi que d'aborder en partie la question d'une grave pénurie de terrains libres ouverts au public dans le secteur sud d'Etobicoke.

Depuis que l'approbation initiale a été donnée, plusieurs modifications ont été apportées aux limites géographiques visées par la proposition, notamment le retrait de terrains appartenant au collège Humber et au Metro Works Department qui totalisaient environ 6 hectares (15 acres), en plus des 13 hectares (32 acres) rattachés à l'emplacement de l'hôpital psychiatrique, lesquels ont été achetés du ministère des Services gouvernementaux (MSG). La Direction des évaluations environnementales du ministère de l'Environnement doit encore évaluer l'incidence qu'auront ces modifications sur la réalisation des autres éléments publics que contient le plan directeur approuvé. D'importants travaux de remblayage terminés en 1990, ont permis la création du promontoire et du bassin de plaisance.

À l'heure actuelle, le seul élément du plan directeur auquel on a donné suite est le plan conceptuel de la fédération nautique qui fournira éventuellement 500 points d'amarrage et, à proximité, 500 stationnements pour autos. La premier volet de la proposition, lequel prévoit 250 points d'amarrage et les stationnements y correspondant, devrait être terminé en 1992. Le second sera réservé exclusivement aux membres de la fédération qui pourront y stationner leurs autos et y laisser leurs bateaux pendant l'hiver.

Il n'y a aucune indication sur le calendrier de réalisation, l'emplacement et le financement de la plupart des éléments publics contenus dans le plan directeur pour les parcs approuvé en 1980. Toutefois, les sentiers de la rive et les sentiers d'hébertisme doivent être en place d'ici trois ans.

Carte 9.1 Plan directeur pour le secteur riverain du parc Colonel Samuel Smith — 1980



En outre, il y aura des zones de repos où l'on pourra pique-niquer et observer la nature. La MTRCA reconnaît qu'il y a une certaine incertitude à l'égard de la réalisation de ces éléments publics.

Le succès du parc et de l'aménagement de ses éléments publics est lié à la planification intégrée des propositions d'aménagement des terrains du collège Humber/MSG et d'expansion de l'usine de filtration R. C. Clark.

Le 27 novembre 1991, le gouvernement provincial a annoncé qu'environ 9 hectares (23 acres) de terrain liés à l'aménagement du collège Humber/MSG seraient offerts comme terrains boisés supplémentaires à la communauté urbaine de Toronto et à Etobicoke à titre de compensation pour le règlement de la question sur les Îles de Toronto, ce qui donnerait environ 15 hectares (39 acres) pouvant être réaménagés.

La décision du gouvernement provincial, combinée à l'achat des terrains supplémentaires de l'hôpital psychiatrique Lakeshore par la MTRCA, signifie que l'ensemble des terrains du parc dépassera la superficie prévue à l'origine. Par conséquent, bien que le contexte de l'aménagement ait varié, il devrait y avoir assez de terrains pour construire les éléments publics. En outre, il peut être possible de s'assurer qu'ils seront réalisés, particulièrement si toutes les parties sont prêtes à travailler ensemble.

Recommendations

61. La Commission royale recommande que la ville d'Etobicoke, la Municipalité régionale de la communauté urbaine de Toronto et la Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority (MTRCA) continuent à examiner les documents pertinents, notamment les plans officiels et les plans particuliers au secteur riverain, pour s'assurer qu'ils présentent une démarche axée sur l'écosystème et qu'ils tiennent compte des neuf principes sur le secteur riverain décrits dans la première partie.

62. La Commission recommande en outre que la ville d'Etobicoke, la communauté urbaine de Toronto et la MTRCA participent à la préparation du plan de remise en valeur de la rive proposé, lequel comprend les sentiers et les couloirs de verdure au bord de l'eau, et s'assurent que tout autre plan pour les secteurs riverains sont révisés ou élaborés selon ce contexte.

63. La ville d'Etobicoke, la communauté urbaine de Toronto et le gouvernement provincial, en collaboration avec la collectivité vivant au bord du lac, devraient mettre en oeuvre les recommandations ci-après provenant de *L'étude d'ensemble sur le secteur riverain du sud d'Etobicoke* (avril 1991) et de la Commission royale, c'est-à-dire :

- préparer un plan détaillé pour le secteur riverain d'Etobicoke et modifier le plan officiel (pour créer un élément riverain consolidé) et les plans secondaires;
- favoriser une planification détaillée du secteur riverain du sud d'Etobicoke, c'est-à-dire :
  - préparer et approuver un plan secondaire industriel pour New Toronto ainsi qu'une étude de stabilité et de remise en valeur de l'industrie dans le secteur plus vaste qui se trouve au sud des voies ferrées du CN;
  - adopter deux autres zones secondaires d'aménagement (les zones visées par les plans secondaires Boulevard Lake Shore/route Park Lawn et Lake Shore-Grand-Rue);
  - préparer des stratégies de mise en oeuvre à long terme comprenant un plan directeur pour les parcs, un plan pour les services sociaux, un plan pour le secteur riverain métropolitain, et intégrer les recommandations découlant de ces plans dans les plans secondaires.

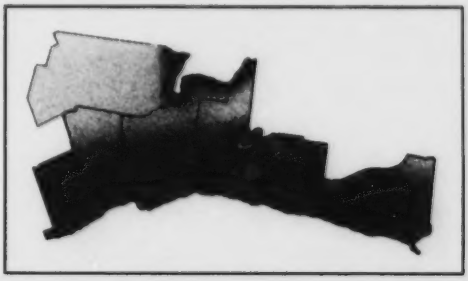
64. La Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority doit entreprendre un examen public pour mettre à jour le plan directeur de 1980 approuvé pour le parc Colonel Samuel Smith.

Chapitre 10 : Le secteur riverain central

Le présent chapitre porte sur le secteur riverain central de la biorégion et ses trois baies, soit la baie Humber, la baie de Toronto et la baie Ashbridge's. Les rivières Humber et Don se jettent dans cette partie du secteur riverain. Au sud et à l'est de la baie de Toronto, séparant cette dernière de la baie Ashbridge's (ou du peu qu'il en reste), s'étend la flèche de la rue Leslie qui, avec les Îles de Toronto, forme un anneau au sud du port de Toronto. Sur la terre ferme, le secteur riverain central s'étale du chemin Park Lawn jusqu'à l'avenue Woodbine, tandis qu'au nord, se dessine l'escarpement sculpté à même le rivage de l'ancien lac Iroquois.

Le secteur riverain central englobe une partie du secteur riverain de deux villes, soit Etobicoke (à son extrémité est) et Toronto (jusqu'au quartier Beach). Territoire amérindien avant l'arrivée et l'établissement des Européens, lieu de rencontre à la croisée d'anciens sentiers, poste de traite où Amérindiens et autres peuples faisaient traditionnellement l'échange de biens et de services, ce secteur constitue le berceau de notre région actuelle.

C'est aussi la partie centrale d'une région considérée par la Commission mixte internationale comme étant l'un des points chauds en bordure du lac Ontario, où l'on éprouve les problèmes d'assainissement les plus



complexes et les plus épineux de tous les Grands Lacs. De plus, dans l'ensemble du secteur riverain, c'est la partie où s'opèrent les plus grands changements. Presque toutes les parties du secteur riverain sont en phase de transition, ce qui soulève d'importantes questions, mais présente aussi de grandes possibilités — possibilités de régénérer l'environnement, de relier le secteur riverain aux vallées fluviales, et les villes à leur secteur riverain, en plus de stimuler la reprise économique.

C'est la partie du secteur riverain où le gouvernement de l'Ontario a effectué ses premières interventions d'importance, ce qui a mis en lumière l'intérêt qui ressort des questions liées aux secteurs riverains dans la province. Le gouvernement provincial s'est engagé à apporter des changements majeurs dans la façon dont le secteur riverain est réaménagé, et cet engagement se traduit

À l'approche de Toronto, tout nous paraît deux fois plus beau, surtout le coup d'oeil sur les eaux bleues du lac Ontario, à la fois ensoleillées et enveloppées d'une brume légère à travers laquelle nous pouvons parfois apercevoir un voilier voguant au loin. Toronto me donne l'impression d'être une ville pétillante et pleine de panache. C'est le lac qui lui donne son cachet.

Whitman, W. 1904. *Walt Whitman's diary in Canada*. Edited by W. S. Kennedy. Boston: Small, Maynard and Company.

par trois mesures distinctes : la déclaration d'un Intérêt Provincial dans le secteur de motels d'Etobicoke et, dans l'East Bayfront et le secteur portuaire industriel; et le décret ministériel de zonage des terrains (décembre 1989) établissant un gel sur l'aménagement des terrains de Harbourfront et du chemin Stadium jusqu'à ce que les plans de réaménagement répondent aux valeurs et aux objectifs de la population, y compris l'accessibilité du secteur riverain au public.

Comme l'expliquaient le premier ministre d'alors, David Peterson, et le ministre John Sweeney en annonçant ces mesures, la province veut assurer l'intégrité des travaux de la Commission royale et fournir une occasion appropriée pour l'élaboration de politiques et de plans.

En octobre 1989, les gouvernements provincial et fédéral demandent à la Commission royale d'effectuer un examen environnemental approfondi d'East Bayfront et du secteur industriel portuaire. En décembre 1990, le ministre de l'Environnement de l'Ontario demande à la Commission d'étudier la faisabilité du changement d'emplacement de l'autoroute Gardiner, et d'examiner la possibilité de mettre en commun les terrains de la Canadian National Exhibition, de la Place Ontario, de Fort York et de HMCS York, et d'intégrer les plans futurs s'y rattachant. L'ensemble de ces trois études porte sur les questions les plus importantes du secteur riverain : l'environnement, le transport et l'utilisation des terres.

En réponse à cette demande, la Commission royale met sur pied des comités directeurs et des groupes de travail intergouvernementaux, et elle engage des consultants de disciplines, de compétences et d'expérience fort variées, afin qu'ils déterminent les enjeux et formulent des recommandations en matière de politique, de planification et de programmes. En outre, la Commission consulte le secteur privé (gens d'affaires et travailleurs), des groupes locaux, environnementaux et autres groupes communautaires, ainsi que le grand public, dans le but de recueillir leurs opinions sur les problèmes et les perspectives d'avenir.

Quatre rapports préliminaires (N° 10, *Un milieu en transition : rapport de la phase I d'un examen environnemental d'East Bayfront et du secteur industriel portuaire* (CRASRT, 1990); N° 11, *Voies multiples : vers une démarche axée sur l'écosystème : rapport des phases I et II d'un examen environnemental d'East Bayfront et du secteur industriel portuaire* (Barrett et Kidd, 1991); N° 14, *Garrison Common Preliminary Master Plan* (Berridge Lewinberg Greenberg, *et al.*, 1991), et N° 15, *Toronto Central Waterfront Transportation Corridor Study* (IBI Group, *et al.*, 1991), ainsi que 12 documents de travail et un rapport technique détaillé font état des résultats de ces efforts conjugués.

La démarche axée sur l'écosystème a servi d'assise dans toutes les études effectuées. Un dénominateur commun ressort de tous ces travaux : le secteur riverain central fait l'objet de très grandes contraintes, difficultés et perspectives d'avenir; par conséquent, sa régénération, plus que celle de toute autre partie du secteur riverain de la région, nécessite une planification intégrée.

Équilibrer et intégrer ces enjeux représente une tâche difficile mais essentielle. On en trouve un très bon exemple dans le dernier rapport préliminaire de la Commission royale intitulé *Toronto Central Waterfront Transportation Corridor Study*. Cette étude

repose sur les travaux antérieurs de la Commission et reflète les connaissances en matière d'environnement qui ont été acquises au cours de l'examen environnemental d'East Bayfront. En outre, cette étude utilise le concept d'aménagement d'un lieu qui a été mis de l'avant au cours de l'élaboration du plan directeur préliminaire de la Garrison Common. À son tour, l'étude sur les corridors de transport fournit aux intervenants l'occasion de mettre en oeuvre la démarche axée sur l'écosystème pour résoudre les problèmes de transport, et comporte le défi d'assurer une planification intégrée de l'environnement, de l'utilisation des terres et de la planification du transport.

Le présent chapitre débute donc par un essai intitulé «Mise à jour d'*Un point tournant*», qui résume le processus et les conclusions de l'étude sur les corridors de transport et décrit la façon dont les gouvernements pourraient s'orienter vers l'intégration des éléments de l'écosystème; on y propose également un programme en une étape (Phase I) visant à atteindre cet objectif.

À la suite de cet essai, on présente un aperçu de divers lieux en transition, en commençant par la baie Humber, porte occidentale du secteur riverain central, pour finir par les terres du cours inférieur de la Don, situées à son extrémité est. Il ne convient pas de formuler des observations détaillées sur les endroits du secteur riverain, comme Swansea, High Park, Parkdale, les Îles de Toronto et le quartier Beach, qui possèdent d'importantes qualités bien à eux, mais qui ne sont pas dans une période de transition critique ou importante. Bien évidemment, la Commission reconnaît la valeur de ces endroits et recommande fortement qu'elle soit maintenue.

Aux fins de la présente analyse, la Commission classe les endroits le long du secteur riverain suivant une combinaison de caractéristiques naturelles, culturelles ou fonctionnelles. Les processus de transition exercent leur influence sur ces lieux depuis au moins 20 ans. Tous ces endroits renferment des subdivisions, des districts ou des quartiers de moindres dimensions, chacun possédant ses caractéristiques et ses fonctions respectives en tant que partie intégrante d'un tout. On les présente dans l'ordre suivant :

Baie Humber :

- l'est d'Etobicoke
- les ponts sur la Humber
- Swansea
- High Park
- Sunnyside
- Parkdale

Garrison Common :

- Ontario Place
- Exhibition Place
- HMCS York et le parc Coronation
- Fort York
- le secteur industriel nord
- le quartier Niagara
- la rue Fleet
- la section inférieure de Bathurst

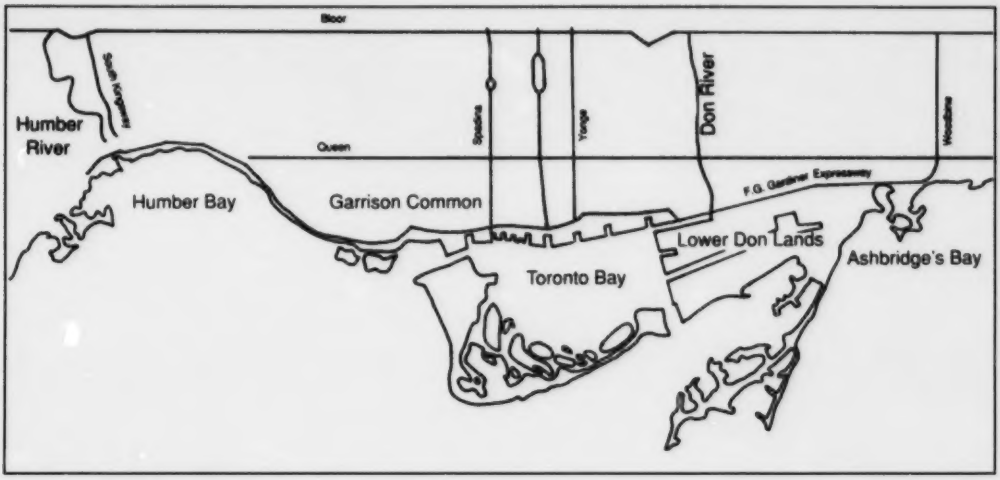
Baie de Toronto :

- les terrains ferroviaires (CityPlace, le parc Central et Southtown)
- Harbourfront
- Toronto Island Airport
- la gare Union et Bayfront

Terres du cours inférieur de la Don :

- East Bayfront
- les terrains d'Ataratiri
- Gooderham et Worts
- secteur industriel du cours inférieur de la Don
- le port de Toronto
- la plage Cherry
- la flèche de la rue Leslie (parc Tommy Thompson)
- la baie Ashbridge's

Carte 10.1 Le secteur riverain central



Il existe une diversité remarquable au sein des différents endroits situés le long du secteur riverain, de même qu'entre eux. On doit reconnaître cette diversité et la préserver. En même temps, il est possible d'intégrer les milieux naturels et culturels du secteur aux moyens de transport et à l'utilisation des terres, de façon à relier entre eux les divers endroits le long du secteur riverain, le secteur riverain à l'arrière-pays, et la partie centrale du secteur riverain au reste de la région.

La technologie est un bon valet, mais un mauvais maître.
— Jacques Ellul

À l'heure actuelle, les promoteurs de projets pour les divers endroits se bousculent mutuellement en essayant de franchir le dédale des processus d'approbation, véritable fouillis intragouvernemental et intergouvernemental. Cependant, aucun d'eux ne peut agir seul; les questions relatives au secteur riverain s'avèrent complexes et interdépendantes. Il faut un consensus sur l'avenir du secteur riverain et ses diverses parties si l'on veut réussir son aménagement et l'améliorer, régénérer l'environnement et stimuler l'économie de la région. Des plans d'actions coordonnés et des partenariats s'imposent également et font l'objet de la partie IV.

MISE À JOUR D'*UN POINT TOURNANT*

Dans son rapport intitulé *Un point tournant*, la Commission a décrit le corridor Gardiner/Lakeshore comme l'élément le plus important du secteur riverain central et elle a fait remarquer ce qui suit :

Les décisions qui seront prises à propos de cet axe détermineront si les résidents du Grand Toronto auront un excellent secteur riverain ou non : le secteur riverain sera intégré au centre ville de Toronto ou en restera essentiellement séparé.

Pris ensemble, le tronçon surélevé de l'autoroute Gardiner, le boulevard Lake Shore qui passe dessous et les lignes ferroviaires qui le longent constituent une barrière physique, visuelle et psychologique à l'accès au secteur riverain. En plus d'être une source constante de bruit et de pollution atmosphérique, ce corridor

de transport représente un milieu hostile et sale pour les milliers de résidents qui passent dessous à pied chaque jour, et un obstacle aux milliers d'autres qui s'aventurent à le traverser ou à le contourner. Le Gardiner/Lake Shore n'est pas seulement une route : c'est une structure. Ce corridor, dont la raison d'être est de nous mener ailleurs, restreint les possibilités d'aménagement et limite nos options.

Toutes ces consultations ont porté la Commission à conclure que la partie surélevée de l'autoroute Gardiner est incompatible avec les objectifs fondamentaux de protection de l'environnement et d'aménagement du territoire dans la section centrale du secteur riverain.

Au sujet des voies ferroviaires, la Commission concluait que :

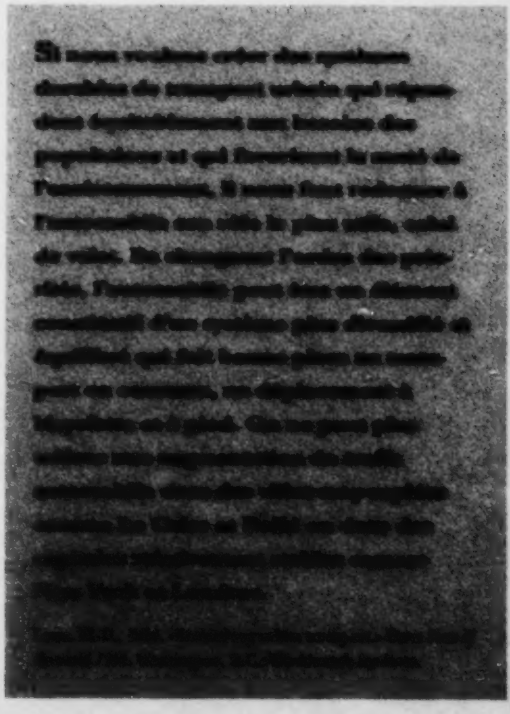
> Là où elles croisent les grands axes nord-sud comme les rues York, Bay et Yonge, les voies ferroviaires constituent une importante barrière entre la ville et le secteur riverain, tant sur le plan visuel que pour la circulation quotidienne des piétons. On peut faire beaucoup pour améliorer la situation en installant des cloisons vitrées entre le trottoir et la rue, en améliorant l'éclairage et, peut-être, en aménageant des magasins le long des trottoirs, là où ces derniers passent sous les voies ferrées.
>
> La longueur du passage souterrain et son effet de barrière seront fortement réduits quand les voies ferrées seront rétrécies en préparation du réaménagement des terrains ferroviaires.
>
> Les trottoirs et autres aménagements piétonniers pourraient être grandement améliorés au sud des lignes ferroviaires, comme l'a proposé le Gardiner/Lakeshore Task Force, qui préconise de planter des arbres, d'élargir les trottoirs et d'améliorer les passages pour piétons afin de redonner au bas de la rue Yonge l'aspect d'une rue urbaine plutôt que celui d'une bretelle d'autoroute.
>
> Une autre solution consisterait à construire une plate-forme au-dessus des voies ferrées dans le quartier central, pour assurer l'accès piétonnier entre le centre-ville et le secteur riverain, conjointement avec une nouvelle place et un nouveau parc, qui offriraient des vues du port.

La réponse de la province

En décembre 1990, en réponse à ces observations, la province de l'Ontario demandait à la Commission royale de travailler de concert avec le ministère des Transports et la communauté urbaine de Toronto, pour étudier la possibilité de déplacer l'autoroute Gardiner.

Mise en place de l'étude

Au début de 1991, la Commission royale — en collaboration avec la province, la communauté urbaine de Toronto, la ville de Toronto et le gouvernement fédéral — a retenu les services



d'une équipe d'experts-conseils, formée de 11 particuliers et entreprises, qui devait entreprendre une étude majeure sur la façon de réconcilier les exigences du transport avec la régénération de l'environnement et l'évolution de l'aménagement du territoire dans le secteur riverain central.

L'équipe réunissait des spécialistes qui possédaient un vaste éventail de compétences et de connaissances dans de nombreuses disciplines : science de l'environnement, architecture paysagiste, planification urbaine et régionale, utilisation et aménagement du territoire, transport et génie civil, économie et finance. On mit sur pied un comité d'orientation composé de hauts fonctionnaires des quatre paliers de gouvernement et des organismes spécialisés intéressés; en outre, un groupe de travail, formé de spécialistes techniques de la communauté urbaine de Toronto, de la ville et de la province, fut chargé de donner un sens général aux travaux et de fournir aux chercheurs les conseils techniques et le soutien nécessaires.

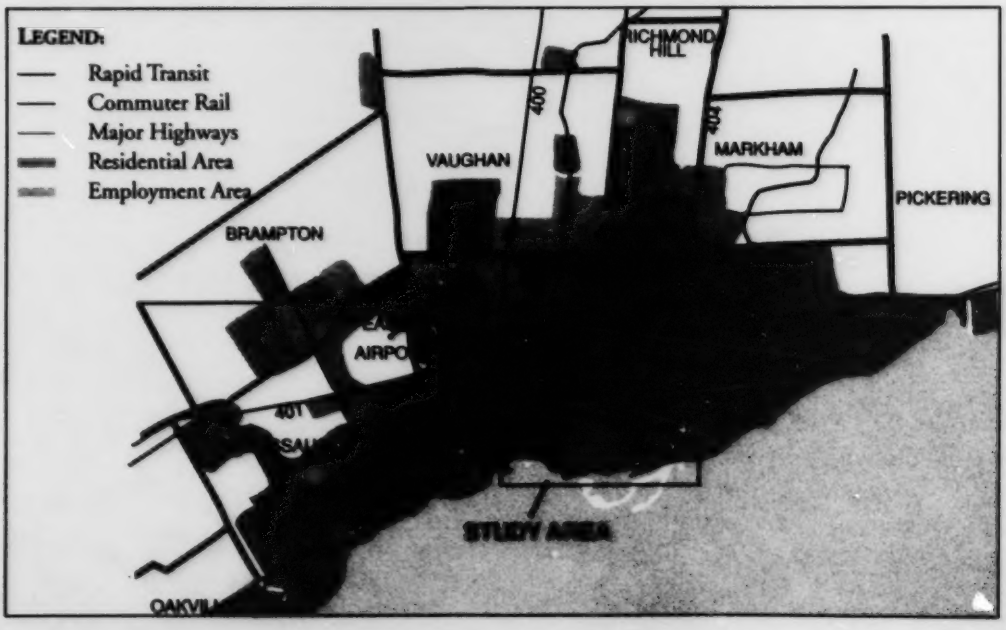
Les experts-conseils avaient pour mandat précis de recourir à une démarche axée sur un écosystème intégré, c'est-à-dire une méthode qui considère en même temps l'environnement, l'utilisation des terres, le transport et l'économie : l'équipe devait donc envisager une planification à long terme (de 20 à 30 ans).

L'équipe fut également priée de considérer le corridor Gardiner/Lakeshore à la lumière de trois objectifs :

- améliorer la section centrale du secteur riverain tout en reconnaissant son importance stratégique comme milieu de vie et comme corridor de transport, dans le contexte de la biorégion du Grand Toronto;
- améliorer la connexité et les liaisons entre la biorégion du Grand Toronto, le centre-ville et le secteur riverain;
- dans le contexte des deux premiers objectifs, améliorer l'ensemble du système de transport qui mène au secteur riverain ou qui le traverse.

Au point de vue géographique, l'étude devait d'abord porter sur la section centrale du

Carte 10.2 Contexte régional



secteur riverain, telle qu'elle s'étend de Park Lawn à l'ouest jusqu'à Woodbine à l'est, de la rue Queen au nord jusqu'au bord du lac au sud. Toutefois, les chercheurs examinèrent le secteur riverain central par rapport au quartier central de Toronto : de la rue Bathurst à la rivière Don et du lac Ontario aux voies ferrées du CP qui passent au nord de la rue Dupont. Ils accordèrent également beaucoup d'attention à tout le contexte régional et à ses fonctions : à la zone qui s'étend au-delà des limites du Toronto métropolitain ainsi qu'aux effets des changements apportés au secteur riverain central sur tout le territoire métropolitain.

RÉSUMÉ DES RÉSULTATS DE L'ÉTUDE

L'étude fut terminée en novembre 1991 et les résultats furent publiés en deux documents : la Publication nº 15, *The Toronto Central Waterfront Transportation Corridor Study* (IBI Group, *et al.*, 1991) ainsi qu'un rapport technique détaillé de 450 pages. D'une certaine manière, le titre de l'étude est trompeur : les chercheurs ont bien démontré que l'axe Gardiner/Lakeshore jouait un rôle moins important dans l'ensemble du système de transport régional, mais ils sont allés plus loin. L'étude nous donne en effet un aperçu inédit sur les conditions environnementales de l'avenir : l'infrastructure de verdure, l'importance stratégique de l'aménagement d'un milieu de vie dans le secteur riverain central grâce à un vaste programme de logement et à l'expansion du transport en commun, la nécessité d'un regroupement des budgets d'investissement des gouvernements participants et le rôle du secteur privé. Les auteurs arrivaient aux conclusions suivantes :

1. il est à la fois possible et souhaitable de déplacer et de modifier l'autoroute et le boulevard Lake Shore dans le cadre d'un aménagement intégré et progressif visant à améliorer le secteur riverain central;
2. pour régénérer le secteur riverain, il faut avant tout mettre en place une infrastructure de verdure (parcs, espaces libres et réseau de sentiers riverains) ainsi que certains autres éléments d'une infrastructure environnementale;
3. à l'échelle régionale, il doit y avoir intégration des lieux de travail et des lieux de résidence afin de réduire l'expansion tentaculaire des banlieues, d'améliorer la structure urbaine régionale, d'aider les régions à atteindre leurs objectifs environnementaux, de réduire la dépendance de l'automobile et de limiter les pressions du trafic de banlieue dans le secteur riverain central et dans le quartier central de la ville;
4. il y a, dans le secteur riverain central, d'excellentes occasions d'aménager un milieu de vie propice à la formation d'une communauté;
5. la mise en oeuvre d'un programme de logement substantiel et soutenu, avec des objectifs à long terme, servirait de catalyseur à la formation de ces communautés;
6. il est nécessaire d'entretenir et de prolonger un réseau de voies à grande circulation qui viendrait à l'appui de l'économie régionale;
7. on devrait concevoir un réseau de rues «civilisées» qui constituerait l'armature sur laquelle pourraient se greffer les milieux de vie, la communauté et l'infrastructure de verdure du secteur riverain central;
8. il faut de toute urgence travailler à l'expansion du système de transport en commun, qui pourrait relier la région au centre et assurer une certaine liberté de mouvement et de circulation dans le centre;
9. pour que les investissements privés et publics atteignent le niveau minimum nécessaire, il est absolument essentiel d'intégrer les processus d'approbation, de regrouper les budgets d'investissement et de prendre au bon moment les décisions qui s'imposent;
10. il faudrait prévoir le cadre et les conditions nécessaires à la participation du secteur privé, afin d'exploiter au maximum son esprit d'entreprise et d'initiative ainsi que sa capacité d'investissement et sa créativité;

11. la première phase du programme d'implantation suggéré par cette étude offre aux secteurs public et privé l'occasion de collaborer et d'entreprendre une action commune.

Ces questions, qui font partie du sommaire qui comprend la suite de ce chapitre, sont discutées plus en détail dans *The Toronto Central Waterfront Transportation Corridor Study*; les lecteurs qui sont particulièrement intéressés à cet aspect du secteur riverain devraient le lire en même temps que cette partie du rapport final.

LE CONTEXTE RÉGIONAL

Les experts étudièrent d'abord les rapports existant entre le secteur riverain central, le quartier central et la région, à la lumière des tendances économiques, de l'expansion démographique et de l'évolution dans l'utilisation des terrains depuis la Seconde Guerre mondiale. Parmi ces changements, il y avait le déplacement de l'industrie lourde vers les banlieues, les modifications parallèles des réseaux ferroviaire et routier, l'aménagement de nouveaux commerces et espaces à bureaux dans le quartier central et dans les centres régionaux ainsi que l'expansion résidentielle dans les banlieues.

Le secteur riverain central de Toronto a subi des changements d'ordre économique semblables à ceux qui ont touché d'autres grandes zones métropolitaines : à la fin de la Seconde Guerre mondiale, le Canada occupait le quatrième rang dans le monde pour la production de biens manufacturés. Bien que l'industrie manufacturière continue d'être un des fondements de l'économie canadienne depuis cette époque, son importance relative a diminué et sa nature s'est modifiée au moment où d'autres nations ont édifié leur propre capacité manufacturière et où le Canada a vu croître sa propre économie de services.

Au cours de la guerre, et pendant un certain nombre d'années par la suite, le quartier central de Toronto et certaines parties du sud d'Etobicoke et de Scarborough, ainsi que certaines zones qui s'étendent au nord de ce qui est aujourd'hui la communauté urbaine de Toronto, constituaient peut-être la zone à plus forte capacité manufacturière au Canada. Ce secteur important de l'économie a pu profiter du vaste programme de construction de routes mis sur pied dans les années 1950 et 1960, et c'est de cette époque que datent l'autoroute Gardiner, le Don Valley Parkway, l'autoroute 401 et d'autres voies de liaison.

Toutefois, au fur et à mesure que la région métropolitaine prenait de l'expansion, la valeur des terrains, dans le quartier central, augmentait de façon spectaculaire, et l'utilisation des terrains s'intensifiait dans le quartier central et dans le secteur central riverain. Dès 1960, face à ces tendances, l'augmentation et à l'encombrement de la circulation routière qui s'ensuivit, les industries lourdes commencèrent à quitter leur emplacement d'origine dans le quartier central pour s'installer dans les banlieues : les terrains y étaient moins coûteux, on pouvait y construire des installations modernes, de plain-pied ou à étage, à prix raisonnable, et les autoroutes adjacentes assuraient un accès beaucoup plus facile au transport par camion qui devenait de plus en plus important.

Il y a 30 ans, les autorités du CN décidèrent elles aussi de transférer leur service ferroviaire marchandises en quittant le centre au profit des banlieues. Le CN établit une ligne marchandises de dérivation (les subdivisions de York et de Halton, juste au nord des limites métropolitaines) et construisit d'importantes gares de marchandises adjacentes à cette ligne de dérivation. De même, le CP aménagea de nouvelles gares de triage marchandises à Agincourt et déplaça du centre son service marchandises tout en continuant d'utiliser comme principale ligne de service marchandises ses subdivisions de Galt, de Toronto North et de Belleville (ces lignes traversent les quartiers intermédiaires du Toronto métropolitain). Les entreprises ferroviaires réagissaient aux mêmes pressions économiques et à la migration centrifuge de leurs principaux clients industriels; il était plus efficient et plus économique de construire les nouvelles gares de triage

marchandises, plus vastes, sur les terrains de banlieue, qui étaient eux aussi bien desservis par le réseau routier et permettaient un excellent service rail-route; ces déplacements libéraient des terrains de plus grande valeur au centre-ville, terrains qui pouvaient être réservés à des utilisations urbaines plus intenses.

La réinstallation du CN et du CP libéra considérablement les lignes radiales qui forment une «toile d'araignée» en convergeant vers la gare Union, ce qui permit à la province de l'Ontario d'offrir pour la première fois un service de trains de banlieue, d'abord sur les lignes Lake Shore ouest et Lake Shore est, en 1967.

Les industries lourdes, de même que les autres activités industrielles, se concentrent principalement à la limite du Toronto métropolitain (par exemple : vers l'Aéroport international Pearson et dans le nord-est de Scarborough) et au-delà de celle-ci (à Oakville, Mississauga nord, Brampton/Bramalea, Vaughan, Markham, Pickering, Ajax, Oshawa, etc.). Bien que ces municipalités aient déjà connu une activité industrielle assez considérable pendant et après la guerre, toutes ont retiré des avantages économiques lorsque les industries ont quitté le centre de Toronto et toutes ont connu une augmentation parallèle de l'aménagement résidentiel.

Au cours des années 1960 et au début des années 1970, ce qui restait des terres non bâties de la communauté urbaine de Toronto a peu à peu été aménagé et c'est à une allure vertigineuse que s'est faite la croissance démographique dans les municipalités régionales voisines (Peel, Durham, York et Halton) au cours des 20 dernières années.

Comme on en a fait état dans le *Greater Toronto Area Urban Structure Concepts Study* de 1990 (IBI Group, *et al.*), les premiers ensembles résidentiels construits en banlieue du Toronto métropolitain étaient assez compacts et leur aménagement

Carte 10.3 Les principales zones industrielles existantes, la ligne du service marchandises et les installations routières

s'est fait dans le contexte d'un système de transport en commun urbain bien organisé. Jusqu'à tout récemment, par contre, l'aménagement des régions plus éloignées était en général moins dense et privé d'un service complet de transport en commun urbain : c'est ainsi que se sont développées, autour du Toronto métropolitain, des zones très dépendantes de l'automobile. Ces tendances augmentèrent la pression exercée par le trafic habitation-travail entre les zones extérieures et de la communauté urbaine de Toronto où se trouvaient les emplois, et il s'agit là, presque exclusivement, de circulation automobile.

En même temps que se produisaient ces changements régionaux, on assista progressivement, dans le secteur riverain central, à un aménagement plus spécialisé et plus intense des terrains de premier ordre — des centaines d'hectares — libérés par l'exode des industries et des entreprises ferroviaires. Parmi les exemples les plus frappants, il y a l'expansion de l'industrie des services financiers, qui s'est manifestée par la construction d'édifices à bureaux pour d'importants établissements financiers internationaux et nationaux au centre-ville de Toronto. L'accroissement des espaces à bureaux, de la vente au détail et du commerce et l'intensification de ces activités, tout cela s'est fait de façon très marquée dans le quartier central de Toronto et dans d'autres centres-villes (par exemple : North York, Scarborough, Mississauga), conformément au plan officiel de la communauté urbaine de Toronto, aux plans officiels des municipalités adjacentes et aux politiques provinciales.

Le quartier central continuera de dominer la région et demeurera un centre financier important sur les marchés internationaux au cours du siècle qui vient.

Ces dernières années, l'accroissement total des espaces à bureaux et des commerces dans les centres régionaux et partout dans la région concurrençait, en termes absolus, l'accroissement qui s'était produit dans le quartier central; mais le quartier central appartient à un autre ordre de grandeur, par ses dimensions, sa diversité et son importance critique. Bien que l'on s'attende à une croissance continue dans tous ces centres, on prévoit que le quartier central continuera de dominer la région et demeurera un centre financier important sur les marchés internationaux au cours du siècle qui vient. En outre, la section centrale du secteur riverain de Toronto est devenue le centre nerveux d'une importante industrie internationale du tourisme, du commerce et des congrès, ainsi que des zones et installations récréatives apparentées.

Bien que l'industrie lourde et les installations d'entreposage appropriées aient été généralement déplacées vers les banlieues, on a tout de même assisté à une croissance importante d'une grande variété d'industries légères, parfois appelées industries urbaines, qui prospèrent dans les zones immédiatement adjacentes au centre financier. Ces industries, qui sont souvent directement reliées à l'aménagement de bureaux et aux activités commerciales mais qui ne peuvent se permettre de payer des loyers élevés, comprennent des activités encore jeunes comme l'industrie de l'informatique (systèmes informatiques, centres de traitement des données, traitement de texte, mise au point de logiciels, communications) et les industries médiatiques (par exemple : l'édition, le cinéma, la musique et les arts visuels) : ce sont là des industries qui se sont développées pour elles-mêmes et pour apporter un soutien à d'autres activités commerciales.

Ces industries urbaines se trouvent généralement à l'aise dans les immeubles de hauteur moyenne (de quatre à huit étages) situés en bordure de rues urbaines; elles se sont rassemblées naturellement dans les zones qui entourent immédiatement le centre financier. Par conséquent, ces zones ont connu des transformations, au point de vue du mode d'occupation comme de la restauration physique, particulièrement au cours des deux dernières décennies.

À partir des années 1970, et plus particulièrement après la crise du cartel de l'OPEC, le rêve de posséder une maison en banlieue

De nombreux édifices autrefois utilisés par l'industrie servent maintenant de bureaux et de locaux pour la vente au détail

commença à s'écrouler avec la montée des prix de l'essence. Au début, ceux qui demeuraient déjà au centre-ville y restèrent tout simplement, tandis que les gens qui en étaient sortis commencèrent à y revenir. C'est ainsi qu'ils renouaient avec une tradition bien torontoise — conserver au centre-ville son caractère de lieu habité, non seulement pour les gens riches ou très pauvres, mais aussi pour les familles de la classe moyenne.

Projections concernant la démographie, l'emploi et les déplacements

Après avoir étudié les données passées et présentes dans le contexte régional, l'équipe porta son attention sur les estimations démographiques et les perspectives d'emploi dans le quartier central, et ce, jusqu'à l'an 2021, de même que sur les prévisions concernant la demande de déplacements; c'est en se basant sur ces calculs qu'elle a prévu une population totale de six millions d'habitants, dont 3 400 000 auraient des emplois.

Pour évaluer la portée de ce rapport entre le lieu de travail et le lieu de résidence, en tenant compte de divers degrés de densité, on élabora cinq scénarios d'utilisation des terrains représentant une gamme de possibilités futures pour la région. Ces scénarios furent utilisés pour évaluer la demande de déplacements jusqu'à l'an 2021.

Dans quatre scénarios, la population de l'an 2021 était de 2 800 000, et dans le cinquième, elle était de 3 200 000, alors que dans les cinq scénarios, le total des emplois à Toronto pour l'an 2021 était évalué à 1 900 000.

En l'an 2021, le total des résidents du quartier central, selon les scénarios, se situe entre 235 000 et 405 000 habitants, comparativement au chiffre de 133 000 personnes pour l'année 1986. Dans le domaine du travail, les perspectives pour cette zone vont de 571 000 à 617 000 emplois pour l'an 2021, comparativement au chiffre de 429 000 emplois pour l'année 1986. Le nombre plus élevé de personnes, par rapport au nombre d'emplois, reflète les politiques de la ville de Toronto et de la communauté urbaine de Toronto, et concorde avec les prévisions à long terme faites par la province en 1989-1990 pour la région du Grand Toronto.

Ces projections et scénarios ont été utilisés tout au long de l'étude et ont servi de base à l'étude des conséquences de la croissance sur les conditions environnementales, l'aménagement d'un milieu de vie et les besoins en matière de transport.

Les conditions environnementales

Les conditions environnementales du secteur riverain central de Toronto ont toujours reflété un certain dynamisme : cette zone s'est adaptée aux changements climatiques, à la force des glaciations, à la puissance du vent et des vagues et, plus récemment, aux activités humaines.

Pendant des milliers d'années, les peuples autochtones ont emprunté les rivières pour le commerce, la pêche et la chasse. Pour eux, «Toronto» signifiait «lieu de rencontre» en un point du lac qui servait de débarcadère naturel. Peu nombreux,

les Amérindiens exploitaient la terre sans l'épuiser : ils défrichaient des sentiers dans les forêts, coupaient du bois pour s'abriter et se chauffer, chassaient et pêchaient pour se nourrir et cultivaient de petites clairières au sommet des vallées.

Avec l'arrivée des premiers européens au XVIII[e] siècle, l'environnement commença à changer sur une grande échelle. Comme on l'a décrit au chapitre 4, le secteur riverain ne tarda pas à être modifié pour permettre l'installation de jetées pour les bateaux et navires qui constituaient le principal moyen de transport. De grandes quantités de pierres furent prélevées dans les eaux littorales : elles servaient de lest et de matériau de construction. Le territoire fut agrandi au moyen du remblayage : presque tous les terrains situés au sud de la rue Front étaient autrefois couverts par le lac; les vastes marécages de la baie Ashbridge's, à l'embouchure de la rivière Don, furent transformés en terres portuaires et industrielles. Les étangs et les ruisseaux de High Park furent coupés du lac Ontario, d'abord par les voies ferrées, puis par le remblayage effectué à la baie Humber, où l'on édifia un brise-lames pour protéger de l'action des vagues les plages nouvellement créées et pour aménager un endroit abrité pour les bateaux.

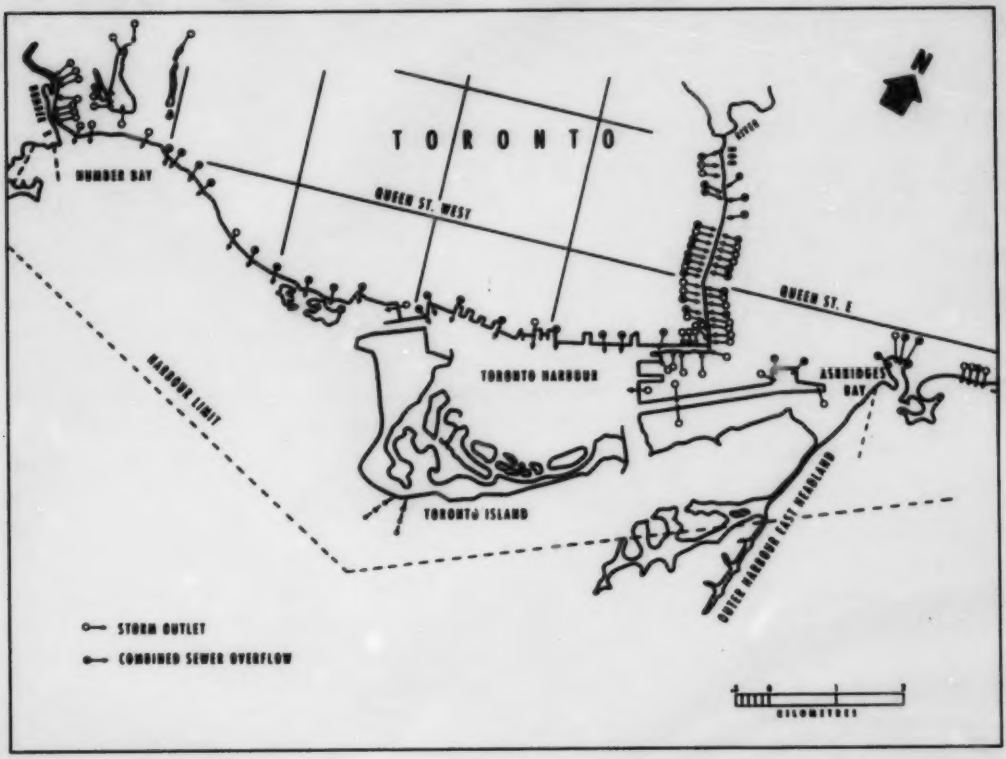
Avec l'accroissement de la population, les baies de Humber et de Toronto ne tardèrent pas à devenir un véritable dépotoir : s'y déversèrent d'abord les eaux d'égout brutes et les effluents des industries, puis les déchets déjà plus ou moins traités. Aujourd'hui, les eaux pluviales ainsi que les eaux d'égout traitées par trois stations d'épuration polluent les rivières Don et Humber et le lac; cette pollution constitue l'un des problèmes environnementaux les plus sérieux du secteur riverain central (voir le chapitre 3).

Si l'épouse du premier lieutenant-gouverneur du Haut-Canada, Elizabeth Simcoe, qui tenait un journal intime où elle consignait fidèlement ses impressions du Haut-Canada, pouvait visiter le secteur riverain central aujourd'hui, elle trouverait bien peu de choses pour lui rappeler les terres humides, les flèches de sable, les rivières transparentes, les ruisseaux et les forêts qui faisaient sa joie il y a près de deux cents ans. À leur place, elle trouverait les pelouses soignées des Western Beaches, l'asphalte de la CNE, le paysage urbain de Harbourfront, le canal de béton qui encaisse le cours inférieur de la Don, les terrains libres et les vieux édifices industriels du district portuaire.

Il ne reste ici et là que de petites enclaves d'habitat naturel bien conservé dans les marais du cours inférieur de la rivière Humber, à High Park, dans les îles de Toronto et dans la région de Cherry Beach. Cependant, M[me] Simcoe serait peut-être agréablement surprise en explorant la flèche de la rue Leslie — une pointe créée par remblayage — où elle trouverait un bon nombre de plantes et d'animaux qui vivaient autrefois dans tout le secteur riverain. Comme elle avait souffert de la malaria («ces grands frissons»),

Peinture de la ville de York, 1803

Carte 10. 4 Les sorties d'eaux pluviales et les égouts évacuateurs unitaires dans le secteur riverain central



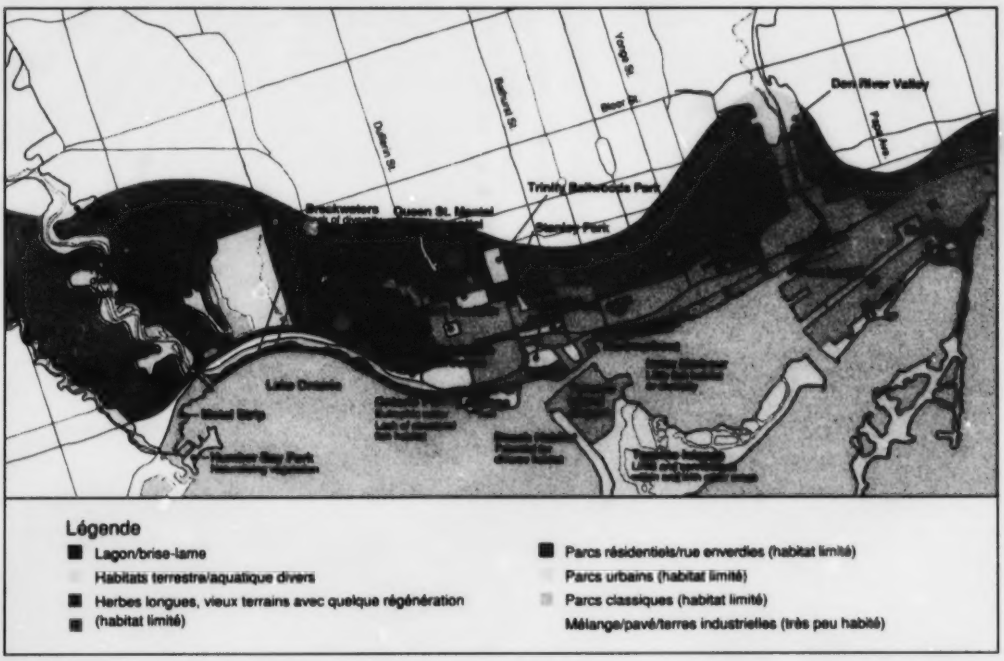
elle se réjouirait certainement de la baisse de la population de maringouins!

Comme c'est le fait de la plupart des villes, grandes ou petites, Toronto n'accordait généralement aucune attention aux lits d'inondation de ses rivières alors qu'elle s'étendait le long des vallées fertiles. L'ouragan Hazel, qui balaya cette région en 1954, saccagea la ville en occasionnant des pertes de vie et des dommages à la propriété, particulièrement dans le bassin versant de la Humber. Dans la période qui suivit ce désastre, les autorités prirent des mesures pour empêcher tout aménagement des vallées fluviales afin d'éviter d'autres tragédies. Toutefois, certains quartiers plus anciens de la ville, particulièrement dans le secteur riverain central, occupent encore le lit d'inondation de la rivière Don.

Le microclimat du secteur riverain central est soumis à l'influence de la ville comme du lac. Toutes les villes modifient les conditions climatiques locales : les véhicules et les systèmes de chauffage et de refroidissement des immeubles dégagent un surplus de chaleur; les formes architecturales font de l'ombre et modifient la distribution et la vitesse des vents; de plus, la pollution atmosphérique réduit l'intensité du rayonnement solaire. Outre ces facteurs, le secteur riverain central subit l'influence des conditions atmosphériques associées au lac, comme le vent, le brouillard et l'effet adoucissant de l'eau sur les températures.

La qualité de l'air dans le secteur riverain central est généralement conforme aux normes établies en matière de santé, sauf qu'il y a souvent des concentrations élevées d'ozone au niveau du sol au cours du printemps et de l'été; on relève également des concentrations élevées de dioxydes d'azote, de monoxyde de carbone, de composés organiques volatils et de poussière aux abords du corridor de transport.

Carte 10.5 Les habitats



Au cours de la dernière décennie, on a réussi à réduire la pollution en provenance de toutes les sources, sauf celle des systèmes d'échappement des véhicules, dans la ville de Toronto. Il est vrai que l'on compte sur les progrès de la technologie pour réduire les émissions des gaz d'échappement à l'avenir, mais la *Toronto Central Waterfront Transportation Corridor Study* n'en a pas moins conclu que les avantages attendus, pour ce qui est de la qualité globale de l'air, peuvent être très limités :

> . . . au cours des 30 prochaines années, les progrès de la technologie permettront peut-être d'obtenir des réductions substantielles dans la consommation d'énergie et des émissions des systèmes d'échappement par voiture-kilomètre, mais pour arriver à des réductions absolues dans la consommation d'énergie et son incidence sur l'environnement, il faudrait améliorer grandement le transport en commun et apporter des changements à l'aménagement des terres et à la structure urbaine. Ces modifications seront nécessaires si l'on veut diminuer la durée moyenne des trajets, promouvoir le transport en commun et motiver les changements comportementaux pour détourner les déplacements arbitraires des automobilistes vers le transport en commun, l'emploi de la bicyclette et la marche. Il faudra arriver à une stabilisation ou à une réduction du nombre de voitures-kilomètres de déplacement automobile si nous voulons obtenir des réductions importantes dans la consommation d'énergie et les émissions des voitures, réductions rendues possibles par les progrès technologiques.

Les polluants atmosphériques issus des activités industrielles soulèvent des préoccupations à l'échelle locale; dans le secteur industriel portuaire, par exemple, des odeurs fortes et des concentrations élevées de poussière sont responsables des conditions désagréables qui touchent parfois les quartiers résidentiels avoisinants (comme certaines parties de South Riverdale).

Le transport est également la plus grande source de bruit dans le secteur riverain central; la circulation sur l'axe Gardiner/Lakeshore, les trains et les gares de triage, les aéronefs du Toronto

Island Airport, tout cela contribue substantiellement à la pollution par le bruit. Les communautés résidentielles des Îles de Toronto et de Harbourfront ont été particulièrement incommodées par le bruit des aéronefs. Les immeubles du quartier St. Lawrence ont été conçus sans fenêtres ouvertes ni balcons du côté du corridor Gardiner/Lakeshore/voie ferrée.

Le quartier Ataratiri ainsi que l'East Bayfront et le secteur industriel portuaire sont également soumis à des niveaux élevés de bruit en provenance des corridors de transport, ce qui peut limiter le choix dans la forme et la conception de tout immeuble résidentiel qu'on voudrait y construire.

Le remblayage et les activités industrielles d'autrefois ont laissé leur marque : les sols et les nappes d'eau souterraines ont été contaminés dans une grande partie du secteur riverain central, particulièrement dans le quartier Ataratiri, les terrains ferroviaires ainsi que l'East Bayfront et le secteur industriel portuaire. En maints endroits, des métaux toxiques, des huiles et des graisses et des produits chimiques organiques complexes sont relevés à des concentrations qui peuvent porter atteinte à la santé des humains, des animaux ou des plantes.

Les coûts de l'assainissement — qui doit être fait si l'on veut que ces terres demeurent productives — ne peuvent être connus avec certitude en raison du manque d'information sur plusieurs sujets : sur la nature et l'étendue exacte du problème, sur les normes à établir pour la dépollution du sol et sur les meilleurs méthodes de traitement. Il y a bien des méthodes possibles, et leur coût et leur efficacité varient, si bien que les experts eux-mêmes ne peuvent s'exprimer avec certitude sur ce qui devrait être fait et les dépenses que cela entraînera.

Ces incertitudes, ainsi que la possibilité d'un lourd endettement, ont amené presque toutes les parties — les propriétaires, les investisseurs, les prêteurs et les gouvernements — à manifester leur hésitation. Pour sa part, le secteur bancaire a déterminé qu'il s'agissait là du problème intérieur le plus important auquel doivent faire face les banques canadiennes dans les années 1990. Pour éviter un trop lourd endettement, qui pourrait dépasser la valeur des actifs, les banques refusent tout simplement d'accorder du crédit aux installations commerciales qui semblent occasionner de la pollution. Toutefois, cette question ne peut être laissée en suspens, pas plus qu'elle ne peut nous servir d'excuse pour mettre un frein aux activités d'assainissement.

L'ancien et le moderne se côtoient dans les constructions du secteur riverain central, depuis l'édifice historique de la distillerie Gooderham and Worts jusqu'aux immeubles en copropriété qui se dressent dans le ciel de Harbourfront. Bien qu'une grande partie de cet héritage riverain soit aujourd'hui impossible à réaménager, il reste suffisamment d'endroits à restaurer pour que nous conservions un certain sentiment de notre histoire — si les méthodes utilisées font l'objet d'un choix judicieux.

Bien que chacune des études effectuées par la Commission au sujet du secteur riverain central ait porté sur les conditions environnementales, c'est l'environnement de l'East Bayfront et du secteur industriel portuaire qui a été étudié le plus en profondeur. L'évaluation environnementale de cette zone concerne en même temps le reste du secteur riverain central, et ce, à deux points de vue : en premier lieu, bon nombre des conclusions et des recommandations exprimées dans cette étude peuvent convenir à d'autres sites du secteur riverain. En deuxième lieu, le processus d'évaluation est applicable à des études qui pourraient être faites ailleurs ultérieurement. (On trouvera dans le même chapitre une description des conclusions de l'évaluation dans la section traitant des terres du cours inférieur de la Don.)

Après un examen des conditions environnementales passées, présentes et futures (concernant l'air, l'eau, la qualité du sol et d'autres facteurs) le long du secteur riverain central, les auteurs de la *Toronto Central Waterfront Transportation Corridor Study* en arrivaient aux conclusions suivantes :

> Les processus d'urbanisation utilisés dans le secteur riverain central ont dégradé les habitats aquatiques aussi bien que terrestres, ce qui a appauvri le milieu de vie de la faune et des humains. Le secteur riverain central est, de nos jours encore, en période de transition — jadis, on y trouvait surtout des industries et des activités de transport auxiliaires, tandis qu'il s'agit maintenant d'un milieu plus diversifié et urbain — et les Torontois de la présente

génération ont une occasion unique d'améliorer l'environnement naturel et physique du secteur car des centaines d'hectares sont actuellement libres ou sous-utilisés, prêts à subir la seconde phase de la transition; cette dernière phase s'accomplira d'abord avec la création d'une infrastructure de verdure comprenant des espaces libres, des parcs et un réseau de sentiers, puis avec la restauration d'autres éléments de l'environnement.

Selon les auteurs de l'étude, l'infrastructure de verdure doit être considérée comme un élément essentiel de l'infrastructure urbaine, un élément aussi important — sinon plus important, diront certains — que les rues et les services publics. Parler d'infrastructure de «verdure», c'est parler d'espaces naturels et piétonniers de toutes sortes, depuis les places et les rues jusqu'aux jardins publics et aux zones sauvages urbaines. La disposition et la proportion du pavage, des structures et de la végétation peuvent varier, mais l'infrastructure de verdure présente certaines caractéristiques de base : elle offre un milieu utilisable, diversifié, ouvert, accessible, continu, sûr et attrayant aux amateurs de plein air, qu'ils aiment marcher, courir ou jouer, qu'ils préfèrent s'asseoir ou flâner, qu'ils soient en fauteuil roulant, à bicyclette ou en patins à roulettes.

L'examen des conditions environnementales entrepris au cours de la Transportation Corridor Study et au cours de l'évaluation environnementale de l'East Bayfront et du secteur industriel portuaire nous a amenés à mieux comprendre les conditions requises pour la création d'une infrastructure de verdure et pour la régénération de l'environnement dans ce secteur. Par exemple, il est devenu évident que, dans les plans et programmes touchant le secteur riverain central, on devrait :

- tenir compte des niveaux présents et futurs de pollution et de bruit, d'où qu'ils proviennent;
- inclure des mesures destinées à améliorer la qualité de l'eau, des sols et de l'air;
- veiller à ce que des études soient effectuées pour évaluer les concentrations de contaminants toxiques, évaluer la qualité de l'air dans le voisinage du corridor Gardiner/Lakeshore, entreprendre des études plus poussées basées sur la modélisation de l'action atmosphérique dans le secteur et évaluer les niveaux de bruit dans le secteur;
- veiller à établir une zone tampon suffisante entre l'industrie et les services publics, parmi lesquels la station principale d'épuration des eaux, et toute autre activité sensible à la pollution dans la région;
- inclure la consultation des services d'intervention d'urgence sur l'accès à un site, l'utilisation et l'entreposage des matières dangereuses ainsi que les services hospitaliers et autres services d'urgence disponibles dans le secteur;
- accroître la diversité et la continuité du réseau de parcs et d'espaces libres;
- veiller à ce que les activités récréatives prévues pour les espaces libres du secteur, ainsi que l'accès à ces sites, respectent un certain équilibre entre les besoins des gens et ceux de la faune;
- accroître la diversité et la qualité des habitats terrestres et aquatiques;
- entretenir et rehausser la diversité et le caractère distinctif des milieux de vie dans le secteur riverain central et conserver autant que possible l'héritage industriel et naturel du secteur, en intégrant ou en réutilisant les éléments du passé;
- protéger et mettre en valeur les points de vue attrayants.

MILIEU DE VIE ET CORRIDOR DE TRANSPORT

Le thème central de la *Toronto Central Waterfront Transportation Corridor Study* est l'équilibre à atteindre entre le corridor de transport et le milieu de vie, au sein d'un même contexte régional et environnemental.

Dans cette étude, les mots «milieu de vie» résument l'idée de milieu habitable, remarquable, c'est-à-dire d'un endroit que les gens peuvent occuper confortablement, qu'ils marchent ou qu'ils soient assis, pour flâner et apprécier le paysage, un

lieu qui peut être, et devrait être, propre, vert, utilisable, diversifié, continu et beau, bref, un site agréable et accessible. C'est aussi un endroit convenable et avantageux pour travailler, vivre et s'amuser — un lieu qui peut être aménagé économiquement.

Le terme «corridor» est utilisé pour désigner un couloir de circulation rapide et efficiente, dont la principale raison d'être est le déplacement aisé de véhicules à moteur, et où les piétons, les cyclistes et les personnes en fauteuil roulant ne sont ni bienvenus, ni en sécurité. Ce corridor peut accueillir divers modes de transport : le chemin de fer, la route, le transport en commun, etc. S'il s'agit de transport automobile, le corridor a le sens particulier d'autoroute, de route, de voies régionales ou à grande circulation — qui sont des routes de transit, contrairement aux rues principales, locales ou de quartier qui sont situées plus bas dans la hiérarchie des routes.

De nombreuses rues principales ou rues de quartier de Toronto servent aussi à la circulation et peuvent être décrites comme des corridors, mais dans un sens tout à fait différent de celui que nous entendons dans cette étude. Mais les rues ont principalement un rôle social, celui de créer un milieu de vie. Si elles sont bien faites, l'élément social ou communautaire donne aux rues principales et aux rues de quartier un caractère civilisé. Il y a toutefois une limite à la capacité civilisatrice des rues si on leur impose un volume de circulation trop important.

Le thème central de cette étude est l'équilibre à atteindre entre le corridor de transport et le milieu de vie, au sein d'un même contexte régional et environnemental.

Afin d'éloigner les corridors de circulation des rues de quartier, les Torontois ont acheminé le trafic automobile vers un nombre de plus en plus restreint de corridors à circulation rapide, lesquels, après avoir dépassé leur capacité de charge d'utilisation humaine, ont maintenant atteint leur capacité maximum comme corridor de transport. Le principal couloir à voitures desservant le centre-ville est le l'axe double Gardiner/Lakeshore.

À des degrés divers, ce couloir compromet l'habitabilité de tous les endroits qu'il traverse, mais c'est entre le centre-ville et la baie de Toronto qu'il cause le plus de dommages. Dans cet équilibre que nous recherchons entre l'aménagement d'un milieu de vie et celui d'un corridor de transport, il faudra déplacer nos priorités en faveur du rôle social des rues et changer nos critères de conception dans ce domaine, si toutefois le secteur riverain central doit devenir véritablement habitable et faire partie intégrante du centre-ville.

L'AMÉNAGEMENT D'UN MILIEU DE VIE

Au cours des quelques décennies qui viennent de s'écouler, notre communauté régionale a concentré ses efforts sur deux thèmes dans son rôle d'urbaniste. D'une part, l'expansion tentaculaire des banlieues s'est poursuivie de plus belle : centrée sur l'automobile, qui en est maintenant le facteur dominant, elle a été favorisée par le zonage à vocation unique qui était d'abord destiné à séparer les lieux résidentiels des lieux de travail industriels jugés insalubres. Ce genre d'aménagement se caractérise par des maisons seules, des lieux de travail isolés et des centres commerciaux desservis par un vaste réseau de routes. C'est une forme d'aménagement qui s'est révélée extrêmement populaire mais qui accapare beaucoup d'espace, et qui est, on s'en rend compte maintenant, très coûteuse en terres, en argent, en santé environnementale et en temps de déplacement.

D'autre part, une autre forme d'aménagement est devenue de plus en plus évidente ici et dans d'autres parties du monde : elle est caractérisée par une intégration plus étroite du milieu de travail au milieu de vie, par un zonage plus intense et diversifié qui fait plus de place aux espaces verts, par un rôle plus important du transport en commun et par une dépendance réduite vis-à-vis de l'automobile. Ce modèle complexe d'aménagement a commencé à s'implanter dans le quartier central de Toronto et il semble de plus en plus accepté ailleurs. Toutes les études de la Commission, y compris la *Central Waterfront Transportation Corridor Study*, ont confirmé la nécessité d'accorder une plus grande importance à ce second modèle.

Nous sommes façonnés, affirmons-nous, par nos conditions de vie et par le milieu où nous demeurons; mais nous oublions trop souvent que l'environnement est largement le produit de notre mode de vie.

Bliss, C. 1904. *The kinship of nature.* Toronto: Copp Clark.

Une bonne partie de l'étude portait sur les éléments principaux d'un tel aménagement, les changements et les méthodes de planification à employer pour arriver à rendre plus habitable le secteur riverain central. On y faisait remarquer qu'il y avait là une occasion unique de faire du secteur riverain un endroit remarquable, pourvu que, à l'intérieur de la région, on déplace vers la périphérie l'industrie lourde et les activités de transport auxiliaires qui sont encore au centre-ville. Si l'on fait du secteur riverain un milieu de vie plus humain, ces changements profiteront non seulement aux résidents, mais aussi à la ville et à la région dans son ensemble. C'est là l'occasion rêvée de créer une importante infrastructure de verdure, d'améliorer la qualité de l'aménagement urbain et de favoriser la croissance économique dans le quartier central de la ville, où l'espace est par ailleurs restreint.

L'étude a démontré qu'il est particulièrement important de prévoir un certain nombre de logements neufs, ce qui réduirait le besoin pressant de longs déplacements habitation-travail; de plus, l'endroit deviendrait plus animé, plus diversifié et plus sécuritaire de jour comme de nuit, tout au long de la semaine, et l'on aurait moins tendance à détruire la campagne avoisinante.

Dans les agglomérations qui ont été bien conçues, la présence de personnes qui vivent dans le secteur riverain ou dans ses environs constitue la meilleure façon d'assurer la vitalité du secteur riverain central et la sécurité du public et d'encourager les gens à faire usage de tout ce que peut offrir le secteur riverain.

Les auteurs de l'étude envisagent la possibilité de divers genres de quartiers (et d'installations communautaires auxiliaires), où l'on retrouverait un vaste choix de types de logement et de modes d'occupation ainsi qu'une population qui reflète le niveau socio-économique de la région : tous les groupes de revenu, tous les groupes d'âge, tous les types de famille, y compris les couples sans enfant, les célibataires et les gens bien-portants, ainsi que les personnes handicapées.

Puisque le secteur riverain central est le principal lieu de travail de la région — on y trouve d'ailleurs un surplus d'espaces à bureaux — il faudrait surtout mettre l'accent sur le logement et l'établissement des communautés pour arriver à un aménagement plus équilibré et à une intégration du lieu de travail au milieu de vie dans le secteur.

Pour comprendre toute la portée de l'aménagement d'un milieu de vie ainsi que les entraves à sa réalisation dans ce secteur ainsi que pour en étudier les effets à l'échelle régionale, l'équipe s'est penchée sur chacun des sites du secteur riverain central. Les experts ont également analysé les tendances qui se dessinaient au point de vue de l'utilisation des terres, y compris le prix des terrains et les considérations économiques qui en découlaient.

Il est devenu évident qu'il y a là une superficie de terre suffisante — quelque 300 hectares (750 acres) — pour accueillir la plus grande partie, sinon la totalité de l'augmentation démographique prévue dans le secteur riverain central, chiffre qui devrait atteindre les 100 000 à 270 000 personnes. En outre, il est également évident que les emplois, le logement et les installations communautaires auxiliaires du secteur riverain pourraient coexister dans des aménagements diversifiés.

L'analyse a permis de démontrer que, en respectant les densités normalement présentes dans le quartier central et au taux projeté dans Cityplan '91 (3 500 unités de logement par année), la production annuelle de logement accaparerait environ 16 hectares (40 acres) de terre dans le secteur riverain central (plutôt que les 280 hectares (700 acres) qui seraient accaparés par la densité d'occupation en banlieue).

De plus, l'augmentation du rapport population/emploi dans le quartier central et la création d'une structure urbaine plus compacte dans la région du Grand Toronto limiteraient jusqu'à 50 p. 100 l'accroissement de la demande de déplacements vers le centre.

Cependant, l'analyse a permis d'établir que si la création d'un milieu de vie dans le secteur riverain central doit être bien faite, l'effet de barrière et l'incidence environnementale de l'axe Gardiner/ Lakeshore et des lignes ferroviaires devraient être éliminés ou considérablement réduits, l'infrastructure de verdure devrait être mise en place et l'habituelle disposition en damier des rues de quartier dans la ville, parce qu'elle est favorable à l'éclosion d'un esprit communautaire, devrait être prolongée, partout ou cela est possible, vers le sud jusqu'à la rue Front et au rivage, où elle est actuellement inexistante.

Il est également évident que les emplois, le logement et les installations communautaires auxiliaires du secteur riverain pourraient coexister dans des aménagements diversifiés.

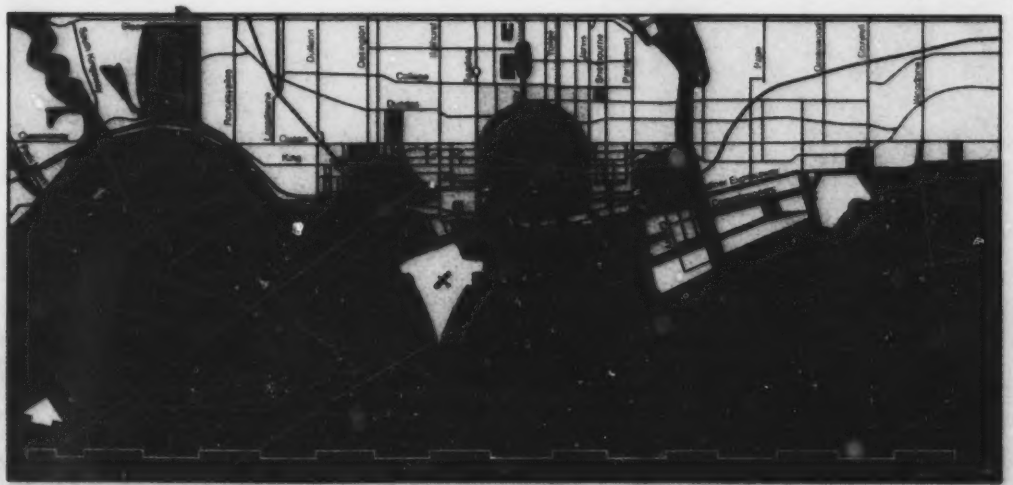
Ce réseau de rues plus continu, polyvalent et civilisé devrait être mis en place et servir de cadre à l'aménagement de logements, à l'utilisation diversifiée des terrains et à la création d'une infrastructure verte.

LA CAPACITÉ DE CIRCULATION DES RUES URBAINES

Au fur et à mesure que se développe la région qui entoure Toronto, il devient de plus en plus évident que le réseau routier du quartier central est limité : on ne sait combien d'acres de terre ont été employés à des fins de circulation dans les municipalités périphériques, et cela ne cesse d'augmenter d'année en année, alors que ce réseau périphérique alimente le trafic qui se retrouve sur le nombre limité de routes du quartier central. Toutes les propositions visant à rendre ce réseau routier central plus efficient conduisent inévitablement à des concepts de routes qui ne font qu'augmenter le débit de trafic, et cela au mépris de l'environnement piétonnier et d'une conception de la rue comme étant un endroit public habitable.

Une rue de quartier peut être un merveilleux microcosme : c'est une partie du domaine public qui sert à identifier le domicile de ses résidents, c'est un lieu de rencontre pour les gens du voisinage et un terrain de jeux pour les enfants, un endroit où poussent les arbres et où l'on offre toutes sortes de services. Une rue principale peut aussi être un endroit très agréable : c'est un lieu diversifié et animé où sont installés les organismes qui desservent la communauté locale, où l'on peut faire ses achats, tenir un commerce, trouver des

Carte 10.6 Utilisation de plus en plus intensive des terrains urbains dans le secteur riverain central



divertissements et profiter de la compagnie de ses semblables.

De telles rues principales encadrent les espaces publics. Tout en permettant la circulation des véhicules, elles ne peuvent supporter qu'un certain débit de trafic, et si ce niveau est dépassé, elles cessent d'être attrayantes pour se transformer en longs rubans ennuyeux empruntés seulement par les véhicules de passage. Dans le langage de la *Central Waterfront Transportation Corridor Study*, ces rues deviennent des corridors entièrement consacrés au transport ou envahis par la circulation automobile, plutôt que des lieux publics.

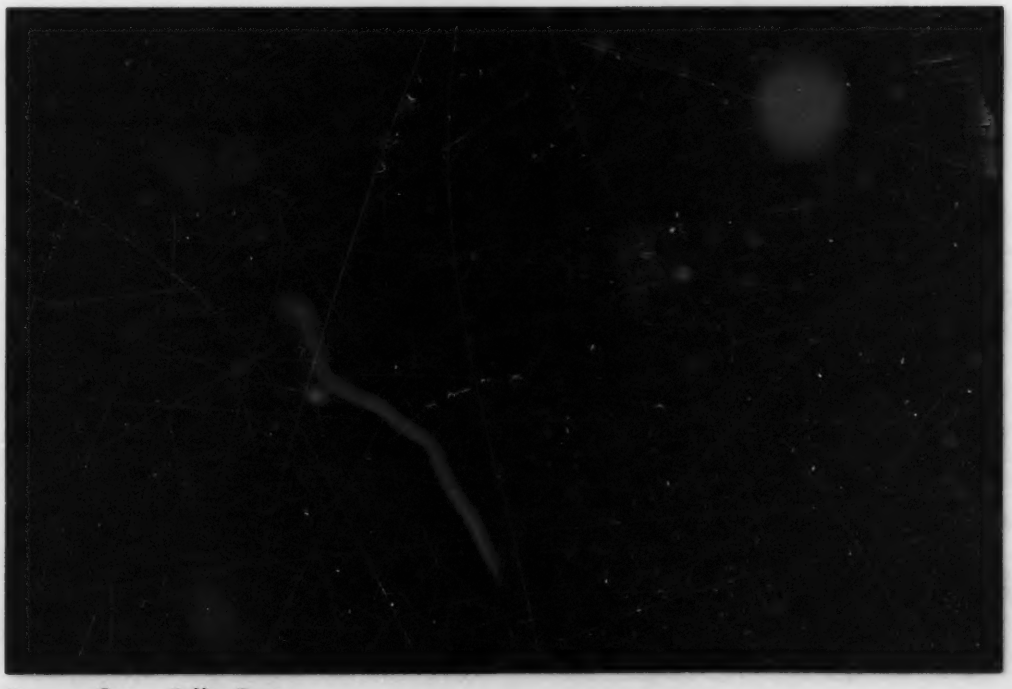
Le point tournant, ou le seuil de tolérance, où la création d'un milieu de vie prévaut sur la formation d'un corridor de transport peut être défini comme étant la capacité de charge d'utilisation humaine de la rue, comparativement à la capacité de circulation. C'est un fait qui n'est habituellement pas exprimé de cette façon, mais les rues ont une capacité de circulation qui est bien connue des résidents des quartiers de Toronto. Ils ont insisté, et ils ont obtenu gain de cause, pour que le débit de trafic demeure au-dessous de ce seuil — et c'est une des raisons principales pour lesquelles les rues de Toronto répondent si bien aux besoins locaux.

L'équipe a suggéré que le réseau de rues du secteur riverain central soit conçu pour correspondre à des normes qui limitent — et qui réduisent, au besoin — le volume de trafic habitation-travail pour qu'il aille de pair avec la capacité de charge d'utilisation humaine; les besoins excédentaires en matière de transport seraient compensés par l'amélioration du service de transport en commun.

Le rôle de corridor de transport du secteur riverain central

Le secteur riverain central est également un couloir stratégique de déplacement des gens et des marchandises, couloir qui traverse le quartier central, qui permet de s'y rendre ou d'en revenir. Les installations de transport routier, ferroviaire, maritime et aérien permettent toutes au secteur riverain central de jouer son rôle de corridor.

La plus importante installation ferroviaire est le corridor du Lakeshore qui s'étend d'une extrémité à l'autre du secteur riverain central et



Une rue accueillante, rue Markham, Toronto

que rejoignent les lignes en provenance du corridor de la rivière Don à l'est, et les lignes du corridor nord-ouest à l'ouest. Le GO Transit offre des services de trains de banlieue sur sept lignes radiales qui convergent le long de ces corridors pour atteindre la gare Union, tandis que VIA offre un service ferroviaire vers d'autres villes et provinces.

Un embranchement du service marchandises quitte le corridor ferroviaire et bifurque vers le sud jusqu'à l'East Bayfront et au secteur industriel portuaire, où il se raccorde à un certain nombre d'embranchements du service marchandises. La plupart des autres lignes du service ferroviaire marchandises qui desservaient les industries du secteur riverain central ont, comme leurs clients, émigré en banlieue.

Il existe une autre importante installation de transport dans le secteur riverain central : il s'agit de l'autoroute Gardiner et du boulevard Lake Shore, dont l'axe passe aussi par le secteur riverain central et s'étend aussi loin à l'est que l'avenue Woodbine. Cette portion du secteur riverain est également desservie par des voies à grande circulation et par des rues locales qui forment un réseau moins dense, au sud de le rue Front, que les rues urbaines plus rapprochées au nord de la rue Front; cette situation rappelle la présence prédominante d'industries et d'établissements au sud du corridor ferroviaire au cours de la majeure partie du siècle écoulé.

L'équipe étudia l'utilisation du corridor au cours des 15 dernières années (et, dans un cas, au cours des 30 dernières années) en analysant les volumes et les mouvements du trafic dans un certain nombre de catégories (camion, automobile, transport en commun et personnes), y compris leurs provenances et leurs destinations. L'analyse reposait sur les données fournies par la communauté urbaine de Toronto, la ville, la province, la TTC et le GO Transit. Cela comprenait les relevés de trafic pour l'heure de pointe du matin (7 h 45 à 8 h 45), les trois heures de pointe du matin (7 h à 10 h) et la période journalière de douze heures (6 h 30 à 18 h 30), ainsi que les relevés sur la provenance et la destination des déplacements. (L'équipe n'a pu obtenir de données comparables sur le trafic pour la période complète de 24 heures). Comme on l'a déjà mentionné, l'équipe a calculé les projections de la demande de déplacements jusqu'à l'an 2021, projections basées sur les scénarios concernant la population, l'emploi et l'utilisation des terres.

L'analyse du trafic, associée à l'analyse de l'utilisation des terres, démontrait clairement que le secteur riverain central est en période de transition, non seulement comme milieu de vie, mais aussi comme corridor de transport. Pour ce qui est de sa fonction de corridor, en particulier, il y a actuellement des changements de mode de transport à un rythme qui est passé inaperçu jusqu'ici, et les projections indiquent que les changements sont permanents et doivent être pris en considération si l'on veut que le secteur riverain réalise tout son potentiel. On trouvera ci-deasous une description des directions et des tendances qui caractérisent les changements de modes.

DÉPLACEMENTS DES MARCHANDISES

Selon l'heure de la journée, ces déplacements constituent 10 à 15 p. 100 du trafic routier dans le corridor; au cours des 15 dernières années, le nombre des camions empruntant les routes du corridor a légèrement augmenté (de 3 à 5 p. 100) mais il y a eu une baisse importante (de plus de 70 p. 100 : le nombre de déplacements à l'heure de pointe est passé de 870 à 210) du nombre de camions lourds (à trois essieux ou plus), ce qui a été compensé par une augmentation de 70 à 85 p. 100 (de 880 à 1 630 déplacements à l'heure de pointe) du nombre des camions légers plus mobiles.

DÉPLACEMENTS DES PERSONNES

Selon la Transportation Tomorrow Survey (TTS), il y a eu en 1986, dans la région du Grand Toronto (qui incluait, pour cette enquête, Hamilton-Wentworth), près de deux millions de déplacements au cours de la période de pointe du matin (déplacements commençant entre 6 h et 8 h 49); environ 318 000 déplacements, ou 16 p. 100, s'étaient faits vers le quartier central de Toronto. Parmi ces 318 000, environ 36 000 provenaient du quartier central, 218 000, des autres parties du Toronto métropolitain et les autres, des régions extérieures au Toronto métropolitain.

La TTS révéla qu'environ 65 p. 100 de tous les déplacements de la période de pointe matinale, dans la région du Grand Toronto, se faisaient en voiture particulière, 25 p. 100 par le transport en commun et les autres 10 p. 100 à pied, à bicyclette ou par d'autres moyens. Toutefois, parmi les déplacements vers le quartier central, seulement 36 p. 100 se faisaient en automobile tandis que 58 p. 100 se faisaient par le transport en commun et les autres par d'autres moyens.

Environ 40 p. 100 des déplacements effectués dans le quartier central même se faisaient par d'autres moyens : à pied — 36 p. 100, à bicyclette — 2 p. 100 et en taxi / motocyclette — 2 p. 100, tandis que 34 p. 100 se faisaient par le transport en commun et 26 p. 100 par automobile. L'étude a démontré que la marche était le mode de déplacement le plus courant à l'intérieur du quartier central.

On a utilisé des renseignements fournis par la Toronto Transit Commission pour compléter ces données, ce qui a permis d'étudier les tendances qui s'étaient manifestées dès les années 1960 : depuis cette époque, il y a eu une certaine augmentation du total des déplacements de personnes pénétrant dans le quartier central au cours de la période de pointe matinale, tandis que le nombre de personnes pénétrant dans cette zone en automobile a, de fait, baissé légèrement.

Selon les relevés de trafic de la communauté urbaine de Toronto effectués entre 1975 et 1990, le nombre de véhicules pénétrant dans le secteur riverain central est demeuré presque stable à l'heure de pointe matinale; il a légèrement augmenté (6 p. 100) pour la période de pointe matinale et il s'est quelque peu élevé (15 p. 100) pour la période journalière de 12 heures. Ces chiffres donnent à penser que le réseau routier du corridor riverain fonctionne presque à pleine capacité depuis 1975 et qu'il restreint les augmentations de trafic au cours des périodes de pointe. La croissance plus importante du trafic pendant la période de douze heures peut refléter une dispersion dans les périodes de pointe de l'avant-midi et de l'après-midi dans le corridor riverain.

Il y avait des tendances similaires sur l'axe Gardiner-Lake Shore : entre 1975 et 1990, la circulation automobile sur cet axe a augmenté de 2 p. 100 (de 10 580 à 10 780 véhicules) à l'heure de pointe matinale, de 5 p. 100 (de 27 500 à 28 900) pendant les trois heures de pointe du matin et de 7 p. 100 (de 75 200 à 87 600) au cours de la période diurne de 12 heures.

Toutefois, au cours des mêmes années, le nombre de personnes par voiture, pendant la période de pointe matinale, a baissé, passant de 1,31 à 1,22 personne par voiture : en d'autres mots, le même nombre de véhicules transportait 7 p. 100 de moins de personnes en 1990 qu'en 1975.

Les déplacements de personnes vers l'intérieur du corridor riverain présentaient un schéma de croissance très différent, c'est-à-dire une augmentation substantielle pour les trois périodes : 32 p. 100 pour l'heure de pointe matinale, 28 p. 100 pour la période de pointe matinale et 22 p. 100 pour la période diurne de 12 heures. Ces chiffres démontrent également que, contrairement aux tendances manifestées dans le transport en commun de surface et l'automobile, la concentration de tous les déplacements de personnes vers l'intérieur du secteur riverain central pour l'heure de pointe et les trois heures de pointe du matin a augmenté.

À l'exception de la période de 12 heures, pour laquelle les déplacements automobiles par personne ont augmenté de façon appréciable, l'augmentation des déplacements par personne pour les 15 années étudiées était principalement attribuable à l'augmentation du nombre de personnes transportées par le service de trains de banlieue GO, une augmentation de l'ordre de 259 p. 100 (de 10 000 à 36 190 passagers pour les trois heures de pointe du matin. Toutefois, entre 1975 et 1990, le nombre de personnes pénétrant dans le secteur riverain central par d'autres moyens de transport en commun a baissé pour les trois périodes. (Cela s'est produit en dépit d'une augmentation dans le nombre de personnes utilisant le transport en commun pour entrer dans tout le secteur riverain central.)

L'équipe de recherche a estimé que le nombre de personnes entrant dans le secteur riverain central pourrait passer d'environ 46 900 à

Le secteur riverain central, vu de l'est

l'heure de pointe en 1990 à quelque 79 200 à 111 000 personnes en l'an 2021 (une augmentation de 69 à 137 p. 100). Cela représente une fourchette d'environ 32 000 à 64 000 déplacements additionnels par heure, la limite inférieure correspondant aux scénarios comportant relativement plus de logements dans le quartier central et la limite supérieure correspondant aux scénarios comportant relativement moins de logements dans ce quartier.

Trafic piétonnier et cycliste

Malheureusement, les statistiques sur le volume du trafic piétonnier et cycliste dans le secteur riverain central et les endroits adjacents ne sont pas recueillies avec autant de détails que celles concernant les déplacements automobiles par la route et le transport en commun. Toutefois, la Transportation Tomorrow Study de 1986 a révélé que, au cours des trois heures de pointe du matin, environ 12 000, ou 36 p. 100 du total des déplacements par personne effectués entièrement à l'intérieur du quartier central étaient des déplacements piétonniers. Il s'agissait là de la méthode la plus utilisée à l'intérieur du quartier central : le nombre de déplacements piétonniers était supérieur au nombre de déplacements par le transport en commun et presque de moitié plus élevé que le nombre de déplacements automobiles. Il n'y avait que 870 déplacements cyclistes en période de pointe, environ 2 p. 100 du total.

L'autoroute Gardiner perd de son importance

L'autoroute Gardiner, conçue et construite par étapes entre le milieu des années 1950 et le milieu des années 1960 dans ce qui était alors un secteur en grande partie industriel, a deux fonctions : c'est une route efficiente pour le transport des marchandises, particulièrement par camion lourd, entre le secteur portuaire, les sections industrielles de la partie sud d'Etobicoke et d'autres portions industrielles du quartier central; l'autoroute offre aussi un chemin radial pour la circulation des automobiles et des camions qui pénètrent dans le quartier central

L'AUTOMOBILE ET NOUS : UNE QUESTION DE QUALITÉ DE VIE

À peu près à l'époque où les premières automobiles apparurent, l'industrie des calèches fit cette prédiction confiante, à savoir que le nombre des voitures serait limité par le nombre des chauffeurs qui pouvaient apprendre à les conduire. Comme ils avaient raison! Aujourd'hui, des centaines de millions de conducteurs dans le monde entier sont au volant de 400 millions de voitures, ce qui représente huit fois le chiffre de 1950.

Cette croissance formidable témoigne des améliorations évidentes que l'automobile a apportées à la qualité de vie des gens. C'est un moyen de transport qui offre commodité, souplesse, confort, intimité, rapidité et indépendance. L'automobile a modifié nos perceptions mêmes du temps et de l'espace : nous ne parlons pas de la distance qui nous sépare d'un lieu, mais du temps qu'il faut pour y parvenir en voiture. Nous considérons comme rapprochés des endroits qui, il y a un siècle, nécessitaient de pénibles voyages d'étape. Et pour bien des gens aujourd'hui, il n'y a pas d'autre mode de transport possible.

En dépit de ces avantages certains, toutefois, l'automobile contribue, de bien des façons, à affaiblir la santé de notre planète en plus de saper la qualité de vie dans les centres urbains. Elle accapare les routes, les ressources et — de plus en plus — notre environnement.

L'automobile est la source la plus importante des gaz à effet de serre qui menacent le régime climatique de la planète. Même les modèles supposément «sans danger pour l'environnement» émettent près de deux kilogrammes et demi de dioxyde de carbone par litre (20 livres au gallon) d'essence utilisée. Le tuyau arrière d'échappement émet d'autres gaz, dont les oxydes d'azote, les composés organiques volatils, les hydrocarbures, le monoxyde de carbone et les particules en suspension.

Ces émissions, en plus de produire un effet de serre, contribuent à la formation des pluies acides, réduisent le rendement des cultures et altèrent la santé des humains. Par exemple, en inhibant le processus de la photosynthèse, les accumulations d'ozone au niveau du sol qui sont produites lorsque les oxydes d'azote et les hydrocarbures réagissent au soleil, réduisent la production culturale. Le ministère de l'Environnement de l'Ontario estime que si l'on respectait les normes établies pour l'ozone, on pourrait augmenter la production culturale en Ontario de 39 millions de dollars par an en moyenne (en dollars de 1986-1987).

Notre dépendance excessive vis-à-vis de l'automobile a modifié notre qualité de vie en favorisant le cloisonnement du travail, des activités récréatives, du foyer et des achats. «La grande émancipatrice» nous a apporté de longs trajets habitation-travail et le cauchemar quotidien de la circulation, en plus d'accroître le niveau de stress. La présence de l'automobile a eu des répercussions sur la forme et la structure de nos villes en accaparant au moins le tiers des terres pour l'aménagement de routes, de parcs de stationnement et d'autres éléments de l'infrastructure automobile.

Il existe une grande variété de stratégies destinées à réduire les effets cumulatifs de l'utilisation individuelle de la voiture. Des améliorations techniques, comme la mise au point d'autres types de carburants pour automobiles et de véhicules plus «propres» et plus efficients, constituent les premiers éléments de cette campagne. Cependant, pour résoudre les problèmes d'encombrement, par exemple, nous devons dépasser les solutions techniques et élaborer des politiques innovatrices de gestion des transports, politiques qui relégueraient l'automobile au rang de complément des autres moyens de transport. Enfin, il faut réduire les distances parcourues quotidiennement pour que les gens aient le loisir de se déplacer à bicyclette, de marcher et d'utiliser le transport en commun, ce qui pourrait constituer d'agréables solutions de rechange au transport automobile.

Sources : Carson, P. et J. Moulden. 1991. *Green is gold: business talking to business about the environmental revolution.* Toronto: Harpercollins Publishers; Pearson, R. G. et J. A. Donnan. 1989. «Impact of ozone exposure on vegetation in Ontario». Dans *Proceedings, environmental research: 1989 technology transfer conference.* Place: Publisher; Renner, M. 1988. *Rethinking the Role of the Automobile.* Washington, D.C.: Worldwatch Institute; Schaeffer, R. 1990. «Car sick». *Greenpeace* 14.

en provenance de l'ouest et de l'est ainsi qu'une liaison directe et à deux sens avec la partie inférieure de l'autoroute Don Valley. L'autoroute est constituée en grande partie d'une structure élevée; dans les portions du centre et de l'est, le boulevard Lake Shore, construit au niveau de la rue, se trouve au-dessous de l'autoroute et suit le même tracé.

Une enquête effectuée en 1986 par la ville de Toronto sur les usagers de l'autoroute Gardiner démontrait qu'environ 22 p. 100 des véhicules qui arrivaient de l'ouest entre 7 h et 9 h, et 39 p. 100 d'un volume beaucoup plus petit en provenance de l'est (environ 1 100 à 1 200 véhicules l'heure dans chaque direction) constituaient un trafic de transit.

Quant à la circulation des camions sur l'axe Gardiner/Lakeshore, le volume total enregistré tant pour les camions légers que pour les camions lourds s'est accru de 8 à 12 p. 100 au cours de la période de 15 années qui s'étend de 1975 à 1990. Des relevés se rapportant spécifiquement aux camions légers et lourds n'étaient pas disponibles, mais les tendances sont probablement comparables à celles qui ont déjà été mentionnées pour le secteur riverain central : le volume des camions lourds a d'abord baissé tandis que le volume des camions légers a augmenté.

Si l'on s'appuie sur la tendance globale à la baisse constatée dans le volume des camions lourds dans le secteur riverain central, on peut soutenir que l'une des premières vocations de l'autoroute Gardiner — le passage des camions lourds dans une zone en grande partie industrielle — a perdu beaucoup de son importance à la suite des changements dans l'économie et dans l'utilisation des terres décrits précédemment.

L'autre vocation importante de l'autoroute — une ligne radiale desservant la banlieue pour les déplacements vers le quartier central à partir de l'extérieur ou de l'intérieur de la communauté urbaine de Toronto — a continué, mais on constate une baisse, en termes relatifs et absolus. L'autoroute Gardiner joue un rôle moindre dans les déplacements habitation-travail, comparativement à son principal concurrent, le GO Transit. Alors que, sur l'autoroute Gardiner, le nombre de déplacements par personne vers le quartier central à l'heure de pointe matinale a baissé entre 1975 et 1990, passant de 10 500 à 8 000, le nombre de déplacements par personne effectués par le GO Transit a connu une augmentation, alors qu'il passait d'environ 6 800 à environ 21 600, puis s'est accru de nouveau en 1991 pour atteindre les 26 000 environ.

En termes relatifs, la proportion du total des déplacements par personne effectués sur l'autoroute Gardiner en direction du quartier central a baissé entre 1975 et 1990 : elle est passée de 8,4 p. 100 à 5,4 p. 100 du total pour l'heure de pointe matinale, de 10,4 p. 100 à 6,9 p. 100 pour les trois heures de pointe du matin, et de 13 p. 100 à 10 p. 100 du total pour la période de 12 heures comprise entre 6 h 30 et 18 h 30.

En termes absolus, et cela reflète la réduction du nombre moyen d'occupants par véhicule, le nombre de personnes ayant emprunté l'autoroute en automobile a également baissé au cours de la même période : baisse de 24 p. 100 pour l'heure de pointe matinale, de 21 p. 100 pour les trois heures de pointe du matin, et de 4 p. 100 pour la période de 12 heures comprise entre 6 h 30 et 18 h 30.

Environ le tiers des déplacements habitation-travail qui permettent de franchir la limite du Toronto métropolitain ont pour destination le quartier central, tandis que les autres se font vers d'autres parties de la communauté urbaine de Toronto. Plus particulièrement, il y a de fortes pressions dans les déplacements habitation-travail en automobile vers le quartier central à partir de Peel et de Halton, tandis que la demande est moins pressante pour les déplacements en provenance de Durham, à l'est; les déplacements en provenance de l'ouest s'effectuent surtout sur le Queen Elizabeth Way et l'autoroute Gardiner, et sur le Don Valley Parkway s'ils proviennent de l'est ou du nord-ouest. Le GO Transit, qui dessert la même clientèle de banlieue, en a attiré une part de plus en plus grande au fur et à mesure que le service ferroviaire s'améliorait alors que les routes devenaient de plus en plus encombrées.

Bref, alors que l'autoroute Gardiner continue d'être utilisée comme une route de transit, son rôle dans le transport des camions lourds et dans les déplacements habitation-travail perd de son importance en termes relatifs comme absolus, ce qui est attribuable à une diversité de facteurs.

Une barrière entre la ville et son secteur riverain

Parmi les facteurs de base, il y a les forces économiques et les changements apportés dans l'utilisation des terres : tout cela a encouragé l'industrie lourde à émigrer vers les banlieues, ce qui a amené une baisse des déplacements de camions lourds sur l'autoroute Gardiner. En outre, le nombre d'occupants par voiture a baissé; de plus en plus, l'utilisation en période de pointe est limitée par la capacité de l'autoroute; et la clientèle du GO Transit s'est considérablement accrue.

Bien qu'il y ait eu des pressions de plus en plus fortes pour que l'autoroute soit utilisée pour desservir les banlieues et pour permettre le passage des camions légers qui desservent le quartier central, les déplacements habitation-travail sont de plus en plus assurés par le GO Transit et les services appropriés de la TTC.

Au cours de la même période, l'impossibilité physique et financière d'augmenter la capacité des routes qui mènent au quartier central ou qui le traversent a conduit la ville de Toronto, la communauté urbaine de Toronto et les provinces à adopter des politiques appropriées à l'augmentation de la demande en donnant plus d'ampleur au transport en commun plutôt qu'en construisant des routes. Cela se reflète dans le nombre relativement stable des déplacements automobiles qui s'effectuent jusqu'à l'intérieur du secteur riverain central pendant la période de pointe matinale depuis les 15 dernières années, tandis que le nombre des usagers du transport en commun (particulièrement du GO Transit), a augmenté.

Étant donné les changements survenus dans l'utilisation de l'autoroute et compte tenu du fait qu'elle constitue une barrière entre la ville et le secteur riverain, particulièrement dans la section centrale comprise entre les rues Jarvis et Bathurst, il est temps de considérer l'existence de ce secteur et le rôle qu'on veut maintenant lui donner dans le contexte d'une intensification et d'une spécialisation plus poussée de l'utilisation des terres dans ce secteur, de l'aménagement parallèle d'un réseau d'espaces et de sentiers verts et de la nécessité d'améliorer l'environnement.

Il faut reconnaître l'importance continue de l'autoroute pour le déplacement des personnes et

des marchandises avant de prendre une quelconque décision sur l'opportunité d'en démanteler le tronçon central et, le cas échéant, sur les circonstances qui motiveraient cette mesure. Même si l'utilisation discrétionnaire des voitures dans le secteur devait baisser proportionnellement à la réduction de la capacité routière, et même si le niveau d'encombrement demeurait stable, le démantèlement du tronçon central dans le réseau routier à accès limité qui dessert le quartier central ralentirait davantage les déplacements automobiles est-ouest — particulièrement en ce qui concerne les camions des entreprises commerciales, les automobiles pour déplacements essentiels et les véhicules prioritaires — parce que les vitesses limites baisseraient de 80 à 50 ou 60 kilomètres l'heure. En outre, le volume plus élevé de trafic automobile est-ouest sur les routes à niveau entrerait davantage en conflit avec le déplacement nord-sud des piétons, des cyclistes et des véhicules.

Transport : les enjeux

Étant donné les conclusions de la *Toronto Central Waterfront Transportation Corridor Study*, à savoir, que le rôle de l'autoroute Gardiner dans le transport des camions lourds et dans les déplacements habitation-travail perd de son importance en termes relatifs comme absolus, la question qui se pose — faut-il modifier le tracé et la conception de l'axe Gardiner/le boulevard Lake Shore — n'a vraiment pas autant d'importance pour les planificateurs en transports qu'on l'avait auparavant imaginé. Cette question perd de son intérêt au profit d'une préoccupation beaucoup plus pressante : si l'autoroute Gardiner ne joue plus le rôle qui était le sien, si la chaussée est un obstacle à l'exploitation d'autres possibilités et si le réseau routier ne peut être étendu d'une manière appréciable, comment pourra-t-on assurer le déplacement et la circulation nécessaires au maintien de la qualité de vie et de la prospérité économique de la région?

Pour étudier ces questions, l'équipe a effectué deux exercices de planification importants : en premier lieu, pour analyser, estimer et évaluer divers concepts concernant la modification de l'axe Gardiner/Lake Shore et, en second lieu, pour examiner divers plans et propositions concernant l'expansion du système de transport en commun.

L'axe Gardiner/boulevard Lake Shore : à la recherche d'une solution

L'équipe a réuni, conçu et planifié en détail un certain nombre d'idées qui pourraient servir à modifier l'autoroute Gardiner et le boulevard Lake Shore. C'est ainsi que les experts ont comparé chaque idée à la structure et au réseau routiers existants, en utilisant l'incidence de quatre éléments comme critères de base :

- l'environnement;
- l'utilisation des terres et la conception urbaine;
- le transport;
- l'économie et les finances.

Au départ, il y avait neuf concepts différents à évaluer, c'est-à-dire trois «familles» de trois concepts (chaque «famille» représentant un mode de conservation, de démantèlement ou d'enfouissement de l'autoroute). Parmi les neuf concepts, deux «options supérieures» se distinguèrent des autres : démanteler le tronçon central de la portion surélevée de l'autoroute et le remplacer par des routes de surface, ou conserver l'autoroute telle quelle mais refaire le tracé du boulevard Lake Shore et repenser la conception des routes de surface.

L'équipe conclut que le secteur riverain serait amélioré de façon plus substantielle comme milieu de vie si le tronçon central était supprimé et remplacé par des rues urbaines normales à niveau. Toutefois, les membres étaient préoccupés par le fait que la réduction subséquente du service de transport pourrait être une source de stress excessif pour cet important corridor de transport, à moins que ces inconvénients ne soient compensés par des modifications dans l'utilisation des terres et le transport en commun.

L'évaluation a fait ressortir les forces et les faiblesses de chaque concept : par exemple, ceux qui étaient favorables à l'utilisation des terres comportaient des inconvénients sur le plan du transport, tandis que ceux qui étaient favorables au

transport par route entraveraient la réalisation des objectifs reliés à l'utilisation des terres et à l'environnement. Une chose devint évidente : pour conserver un équilibre approprié entre milieu de vie et corridor de transport, équilibre qui permettrait d'atteindre les objectifs sociaux et environnementaux tout en maintenant le rôle important de l'axe Gardiner/boulevard Lake Shore, malgré ses limites, et le réseau routier attenant, l'emploi d'une méthode globale — conserver intacte toute l'autoroute, la supprimer ou l'enfouir complètement — ne donnerait pas de résultats.

L'évaluation incita l'équipe à trouver une solution qui maximiserait les avantages concernant l'environnement, l'utilisation des terres et le transport d'une façon équilibrée et économique. Cela amena l'équipe à considérer un concept mixte en vertu duquel l'autoroute est traitée différemment d'un tronçon à l'autre, selon l'utilisation des terres et l'environnement du secteur en cause. Par exemple, on pourrait conserver certains tronçons surélevés, changer le tracé d'autres sections et même enfouir une partie de l'autoroute Gardiner en d'autres endroits.

C'est là une solution de rechange qui permettrait de modifier adéquatement le tracé et la conception de l'autoroute Gardiner et du boulevard Lake Shore, en tenant compte des divers milieux de vie qu'ils traversent. Il y a un autre avantage : il serait alors possible d'effectuer les changements en procédant par étapes, dans le cadre d'un plan intégré qui prévoirait l'aménagement de logements additionnels dans le secteur riverain central et l'expansion du système de transport en commun.

LE TRANSPORT EN COMMUN, BÊTE DE SOMME DU SERVICE DE BANLIEUE

La capacité de transport de l'autoroute Gardiner est un actif qui perd de sa valeur et qui doit être comparé à cet actif de plus en plus valable qu'est le secteur riverain considéré comme un milieu plus habitable et plus productif sur le plan économique.

Étant donné qu'il n'y a que 7 p. 100 du trafic d'entrée qui passe par l'autoroute Gardiner pendant l'heure de pointe matinale pour atteindre le quartier central, le système de transport existant serait suffisamment souple pour absorber ce trafic si l'autoroute était supprimée — et c'est ce qui se passe occasionnellement lorsque l'autoroute est fermée pour des raisons d'entretien. Il devrait absorber moins de déplacements encore si d'autres routes de surface et voies de liaison étaient créées. Que cela se produise ou non, l'essentiel est que le fait de maintenir la capacité de transport actuelle de l'autoroute Gardiner ne constitue même pas un début de solution du véritable problème du transport.

Les faits sont là : les déplacements vers ou à travers le secteur riverain central augmenteront et le nombre de résidents du secteur doublera au cours des 20 ou 30 prochaines années. Il faudra assurer un moyen de transport à ces gens alors que les gouvernements ne possèdent pas les ressources nécessaires pour agrandir sensiblement le réseau routier. Dans ces conditions, il ne s'agit pas de choisir entre un système routier ou un autre, mais plutôt de se demander s'il faut prendre des mesures maintenant pour améliorer le système de transport en commun afin que les gens puissent continuer d'accéder facilement au centre-ville.

Le tableau 10.1 nous donne les raisons de cette démarche : en un point particulier de l'autoroute et dans les conditions idéales pour chaque mode de transport, une voie de circulation automobile peut, au taux actuel d'occupation de 1,2 personne par voiture, permettre le déplacement de seulement 7 p. 100 des passagers qui

Tableau 10.1 Nombre de déplacements permis par divers modes de transport

Une voie de circulation pour	Permet de transporter en un point, en 1 h	Efficience par rapport au métro
Autos sur l'autoroute (1 voie)		
1,2 occupants/auto	2 400 personnes	7 p. 100
4 occupants/auto	8 000	23 p. 100
Tramway ou autobus sur voie réservée	15 000	43 p. 100
Train de banlieue (GO)	25 000	71 p. 100
Métro	35 000	100 p. 100

Source : IBI Group.

peuvent être transportés par le métro de Toronto. Lorsque le rapport passagers/routes était favorable aux passagers, cette donnée statistique était tout au plus d'un intérêt abstrait; dans les circonstances actuelles, où les routes souffrent de plus en plus d'un encombrement chronique, ce chiffre prend de plus en plus d'importance au point de vue pratique : une augmentation mineure de la capacité du transport en commun peut compenser numériquement une réduction majeure de la capacité routière.

Il est extrêmement avantageux que les corridors ferroviaires de Toronto soient parallèles aux autoroutes sur une grande partie de leur parcours, ce qui permet facilement de transférer le trafic habitation-travail de la route au chemin de fer. Cela est devenu évident au cours des années alors que les volumes de passagers du GO Transit ont continué d'augmenter, et le fait a été particulièrement remarqué en septembre 1991 quand les volumes du GO Transit ont augmenté durant la grève de la TTC. Le trafic habitation-travail est celui qui est le plus facile à transférer de la route au transport en commun; de plus, la majorité de ceux qui utilisent l'autoroute Gardiner aux heures de pointe ont de longs déplacements à faire pour aller au travail, et le GO Transit a justement été conçu pour desservir cette clientèle.

Bien sûr, l'efficience n'est pas le seul critère considéré dans le choix d'un moyen d'accès : les gens peuvent choisir en fonction de la commodité, de la souplesse, de l'intimité et de l'heure, y compris le temps d'attente. Le fait de pouvoir transporter des marchandises et, ces dernières années, la possibilité de faire des affaires par téléphone, tout cela peut rendre les déplacements en voiture plus attrayants.

Contrairement à la voiture, le train fonctionne selon un horaire précis et il ne peut s'arrêter pour laisser monter ou descendre des passagers dans des communautés déjà conçues pour faciliter le transport automobile; de plus, les trains sont souvent bondés. Mais si l'on met en place un système de transport en commun plus étendu et mieux intégré, on peut minimiser ces inconvénients ou, du moins, offrir autant, sinon plus de commodité que les routes encombrées. On peut augmenter la souplesse du système si l'on conçoit les lieux d'habitation de façon à encourager les résidents à marcher et à emprunter le transport en commun — chose qui peut être faite en établissant, à distance de marche les uns des autres, suffisamment de logements, de lieux de travail et d'arrêts de transport en commun.

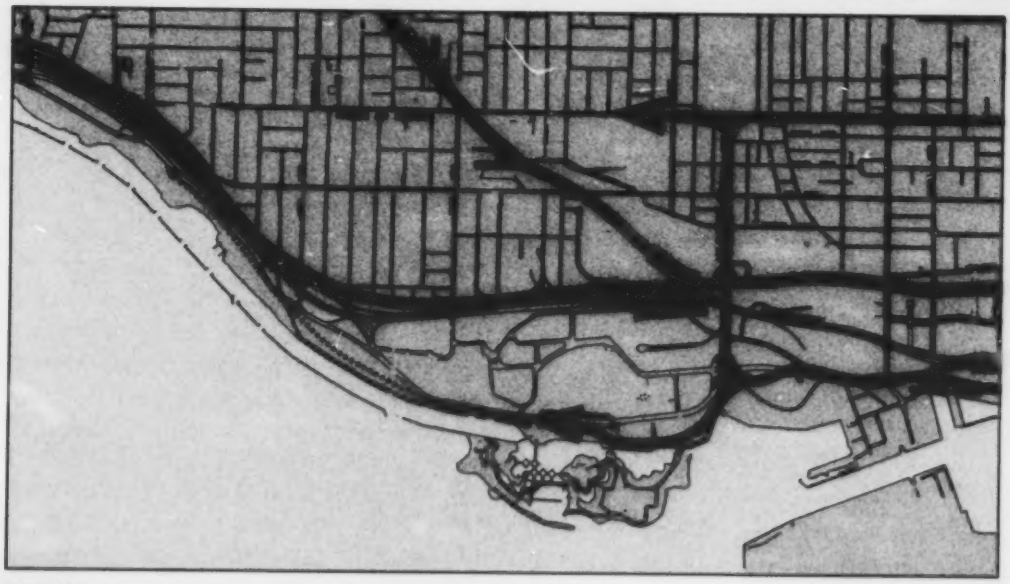
Il est clair que notre croissance économique dépendra en grande partie de notre aptitude à mettre en service un système de transport qui tienne compte du lien qui existe entre les changements apportés à la base économique du secteur riverain et du quartier central ainsi que des limites imposées par le fait que l'autoroute Gardiner ne peut plus desservir aussi efficacement ces deux parties de la ville. La demande de déplacements projetée jugée nécessaire à la santé économique de la région ne nous laisse guère le choix : il faut augmenter considérablement l'étendue et les attraits du système de transport en commun si les normes d'habitabilité du secteur riverain central ainsi que du centre-ville et de la région dans son ensemble doivent être maintenues et améliorées. Il ne s'agit pas de décider si nous agissons ou non, mais plutôt de décider si nous prenons des mesures maintenant ou si nous nous contenterons de réagir aux problèmes qui se poseront inévitablement. Il est évident que l'action immédiate est le meilleur choix.

Comme il nous faudra compter de plus en plus sur le transport en commun à l'avenir, c'est maintenant qu'il faut songer à lui donner une capacité de transport suffisante pour qu'il absorbe le trafic résultant de la stabilisation ou de la réduction de la capacité routière après les changements apportés au réseau routier du secteur riverain central.

LE TRANSPORT EN COMMUN : PROJETS D'AVENIR

Les dernières initiatives vraiment audacieuses prises dans le domaine du transport à Toronto remontent à une génération ou plus, lorsque les lignes de métro, le service de trains de banlieue et le réseau d'autoroutes ont été mis en place. Alors que le métro et un service plus étendu de trains de banlieue ont été tous les deux adaptés aux besoins particuliers des usagers au cours des dernières années, il est clair que ce dernier devrait être étendu davantage, et rapidement, et que d'autres initiatives audacieuses sont

Carte 10.7 Concepts possibles dans le domaine du transport en commun



Légende :

GO Transit

Transport LRT actuel

Transport LRT proposé

Métro actuel

Métro possible

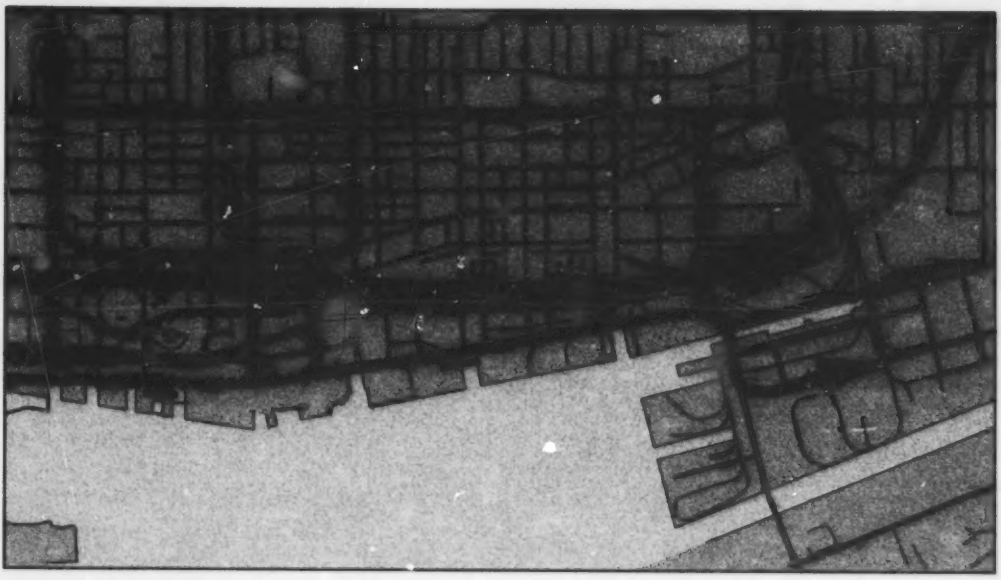
nécessaires si l'on veut accommoder le trafic du centre-ville.

C'est pourquoi l'équipe de recherche a élaboré un plan conceptuel pour l'expansion du système de transport en commun qui doit desservir le secteur riverain central, le quartier central et la région du Grand Toronto pour des générations à venir, tout comme les initiatives audacieuses des générations précédentes nous servent maintenant. Voici les améliorations d'importance proposées dans le plan :

- l'expansion du service GO à partir de la gare Union, grâce à l'addition de deux nouvelles gares auxiliaires : une à Garrison Common (avenue Strachan) et l'autre dans les terres du cours inférieur de la Don (rue Cherry);
- l'expansion du Waterfront LRT jusqu'à Park Lawn à l'ouest et Greenwood à l'est, en association avec le service GO déjà suggéré;
- l'introduction d'un système en boucle LRT de qualité supérieure dans le secteur riverain, le long de la rue Queen, de la rue Cherry, de Queen's Quay et de l'avenue Strachan;
- la prolongation du métro Spadina jusqu'à la gare Union et du métro de l'avenue University jusqu'au secteur riverain;
- d'autres améliorations au service de transport en commun, comme les autobus articulés (HOV) et les lignes express d'autobus, et un service à capacité supérieure, plus efficient, sur les lignes de tramways King et Queen, etc.

L'équipe en est arrivé à la conclusion suivante :

De plus en plus, le transport en commun est à la base de la croissance économique dans les grandes régions urbaines. Bien sûr, il est essentiel que l'accès aux routes locales et régionales soit toujours possible pour la circulation des automobiles et des camions qui desservent les aménagements locaux, mais, de



plus en plus, l'indication clé de l'accessibilité est la disponibilité de services de transport en commun rapides et de services de surface, particulièrement dans le quartier central.

Il y a de nombreux exemples de cette dépendance vis-à-vis du transport en commun : à New York, l'aménagement du World Financial Center de Battery Park, dans le sud-ouest de Manhattan, a été amorcé quelques années après l'écroulement du West Side Highway, même si cette route ne fut jamais remplacée par une route à accès limité, parce que le promoteur savait qu'il existait des services de transport en commun rapides à capacité supérieure. De même, l'ensemble immobilier du Canary Wharf dans les Docklands de Londres se trouve dans une région qui n'est pas desservie par des routes à accès limité; le promoteur appréciait le fait que des liaisons de transport en commun de qualité supérieure étaient essentielles, aussi se montra-t-il prêt à étudier la possibilité de contribuer substantiellement au financement initial de telles installations. Plus près de chez nous, on a assisté à l'aménagement rapide d'édifices à bureaux et de locaux commerciaux au centre-ville de North York et, plus récemment, au centre-ville de Scarborough, à la suite du prolongement des lignes de transport en commun rapide vers chacune de ces municipalités, lignes qui les reliaient au centre-ville de Toronto ainsi qu'aux autres parties de la région du Grand Toronto.

La Commission est convaincue que le secteur riverain central doit être reconnu comme un milieu de vie précieux, et traité comme tel, tant pour lui-même que dans l'intérêt de la ville et de la région. Dès à présent, un plus grand nombre de piétons et de cyclistes passent par le secteur riverain, dans la partie centrale, à cause du Skydome et du secteur résidentiel de Queen's Quay. La circulation est-ouest augmente également, particulièrement le long du secteur riverain, en raison des manifestations récréatives et culturelles qui ont été mises sur pied à Harbourfront. C'est une tendance qui se poursuivra — la circulation piétonnière, en particulier, ne cessera d'augmenter — et l'on éprouvera davantage le besoin d'améliorer les trottoirs, d'adapter un plus grand nombre de rues à la présence des piétons et d'aménager des ruelles qui

Dans une ville comme Toronto, le transport en commun joue un rôle important dans la réduction de la pollution atmosphérique. Les lignes de métro et les tramways produisent jusqu'à 99 p. 100 de moins d'hydrocarbures et de monoxyde de carbone que les voitures par voyageur-mille, et les autobus, 90 p. 100 de moins. De plus, un usager du transport en commun économise plus de 900 litres d'essence par année. En fait, une personne qui fait la navette en voiture utilise autant d'énergie en quatre ans qu'un usager du transport en commun pendant les 40 années de sa vie active. Donc, rappelez-vous : plus vous utilisez le transport en commun, plus vous économisez grâce à notre Frequent Rider Plan, et plus vous contribuez à la protection de l'environnement.

Toronto Transit Commission. [1991]. *On track: the year in review*. Toronto : Toronto Transit Commission.

coupent transversalement de grands îlots de maisons pour faciliter le déplacement des piétons et des cyclistes.

UN PROGRAMME DESTINÉ À INTÉGRER L'ENVIRONNEMENT, LE MILIEU DE VIE ET LE CORRIDOR DE TRANSPORT DANS LE SECTEUR RIVERAIN CENTRAL

L'équipe d'experts-conseils en est arrivé à la conclusion que le secteur riverain central deviendrait un meilleur milieu de vie si l'on adoptait un programme comprenant les éléments suivants :

- une infrastructure de verdure comprenant un réseau d'espaces libres, de parcs et de sentiers;
- des améliorations à la qualité de l'environnement naturel;
- un mélange équilibré et diversifié de sites résidentiels, de lieux de travail et de récréation;
- des constructions et un paysage urbain plus favorables aux piétons, plus confortables à habiter, mieux adaptés au travail et plus accessibles, avec des espaces publics et privés mieux indiqués;
- un système de transport en commun grandement amélioré, tant à l'échelle régionale que locale;
- un réseau routier continu et équilibré;
- des possibilités accrues sur le plan de la compétitivité et du renouveau économiques;
- des investissements d'infrastructure et des frais d'exploitation qui sont réalistes en raison de l'activité économique qu'ils génèrent.

Une partie importante de cette vision repose sur une modification de la conception et du tracé de l'axe Gardiner/boulevard Lake Shore dans le but de renforcer les liens entre la ville et un secteur riverain central renouvelé et d'améliorer la qualité de ce milieu de vie; parallèlement, ces rénovations vont lui permettre de conserver et même d'améliorer sa fonction essentielle, qui est celle d'un corridor desservant le transport en commun, les usagers du train et de l'avion, les automobilistes, les services marchandises par camion, par chemin de fer et par voie maritime, les piétons et les cyclistes.

PHASE I

L'équipe a proposé d'améliorer les liaisons entre les divers systèmes au cours d'une première phase; citons les auteurs :

> Au cours de l'étude, nous avons mis de l'avant différentes options de transport, nous avons fait ressortir les possibilités et les concepts que ces options peuvent rendre possibles, sur le plan de l'environnement, de l'utilisation des terres, de l'aménagement urbain et de l'économie, et nous avons évalué les ressources financières nécessaires à ces divers projets ainsi que les risques qui y sont associés; nous avons proposé un programme de phase I destiné à la réalisation de ces possibilités d'une manière rentable. Dans le contexte de l'utilisation des terres, le système de transport en commun, le réseau routier et le concept environmental qui pourraient

Carte 10.8 Une infrastructure de verdure et le secteur riverain central

ensuite en résulter seraient compatibles avec les diverses modifications envisagées pour l'axe Gardiner/Lake Shore; les conséquences prévues dans chaque cas ont d'ailleurs été décrites. Le programme de la phase I est conçu pour que soient réservées les options plus prometteuses concernant le tronçon central de l'axe Gardiner/Lake Shore.

La réalisation du programme de la phase I assurera une base beaucoup plus solide qu'elle ne l'est maintenant aux décideurs qui auront à choisir l'option la plus appropriée, et elle permettra d'aller de l'avant dans la création d'un meilleur milieu de vie et d'un corridor de transport plus efficace dans le secteur riverain central.

Le programme et les priorités de la phase I sont les suivants :

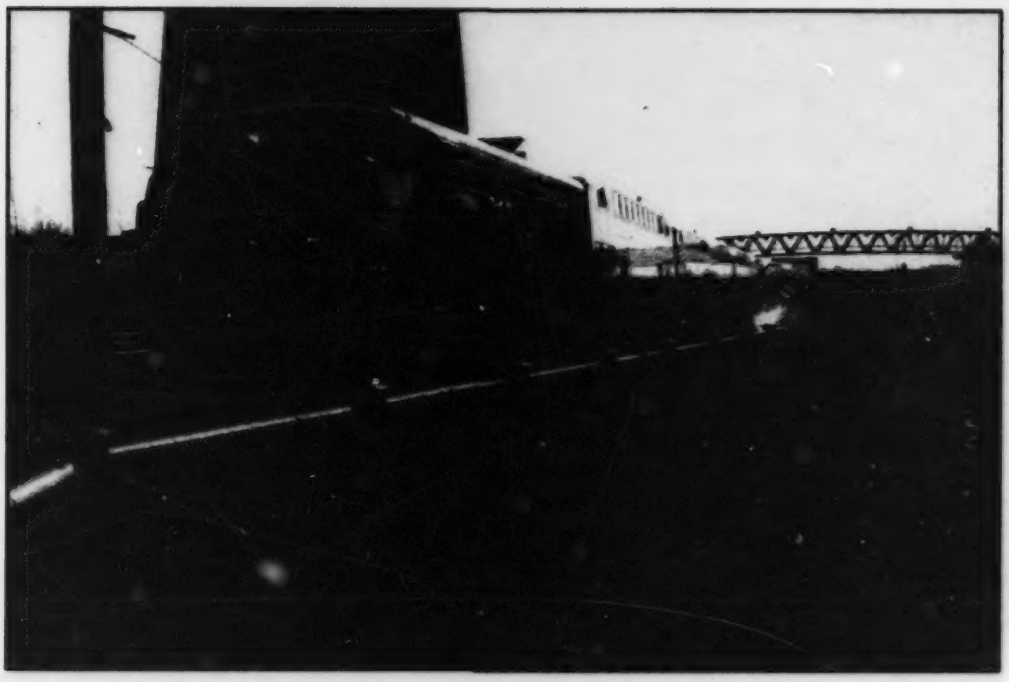
1. Une infrastructure de verdure

L'«infrastructure de verdure» sous-jacente — les parcs et les espaces libres reliés par des sentiers de verdure — ainsi que les mesures prises pour améliorer la qualité de l'air, de l'eau et du sol et d'autres conditions environnementales, tout cela devrait être mis en place aussitôt que possible pour que s'enclenche le processus de régénération du secteur riverain central; on obtiendra ainsi un meilleur milieu de vie, relié au lac et aux zones naturelles, mais qui fera partie intégrante de la ville. Ces programmes environnementaux devraient être concrétisés avant ou pendant l'aménagement des ensembles résidentiels, de façon qu'ils contribuent à attirer les résidents dans ce secteur tout en assurant la réalisation et la protection complète du réseau d'espaces libres.

2. L'aménagement résidentiel et l'essor économique dans le secteur riverain central

Une autre priorité prévue à la phase I, est l'exécution d'un programme de logement de 3 000 à 4 000 unités par année dans le quartier central au cours des 30 prochaines années, en commençant par la désignation appropriée des terrains.

Il est essentiel d'augmenter substantiellement le nombre de logements disponibles dans le secteur riverain central afin d'améliorer la qualité du secteur riverain comme milieu de vie, de réduire l'augmentation des longs déplacements habitation-travail entre les banlieues et le quartier central, et d'aider à améliorer la structure et la qualité de l'aménagement dans toute la région. En même temps, il est extrêmement important de continuer à promouvoir la création d'emplois et l'utilisation de certains sites à des fins récréatives afin de ne pas



Un service essentiel : le GO Transit relie le centre à la région

arrêter l'élan économique. Parmi les projets en ce sens, il y a l'aménagement d'un centre international du commerce et la promotion d'autres initiatives en matière d'économie et de tourisme, comme le proposait l'étude sur la Garrison Common, ainsi que l'établissement d'activités liées à l'emploi sur les terrains ferroviaires et l'aménagement diversifié d'autres parties du secteur riverain central, comme on le décrit plus haut.

3. L'expansion du GO Transit
L'expansion du service GO Transit dans les corridors Lakeshore et Milton et les augmentations du la capacité de la gare Union, ainsi que l'aménagement des gares auxiliaires de la Garrison Common et la réinstallation appropriée des voies ferrées, tout cela est essentiel si l'on veut améliorer les liens entre la région et le centre et accommoder l'importante augmentation prévue dans les déplacements vers le centre, pour raison de travail ou autres, même si les objectifs en matière de logement sont atteints dans le quartier central (et cette augmentation sera beaucoup plus substantielle si les objectifs ne sont pas atteints).

4. L'amélioration des services de la TTC
L'amélioration substantielle du transport en commun local est également essentielle si l'on veut desservir les ensembles résidentiels et les lieux de travail et accommoder la circulation dans le secteur riverain central; on pourrait d'abord mettre en service des circuits d'autobus dans un réseau d'artères amélioré, avec des voies HOV au besoin. Cela nous amènerait, à moyen terme, à apporter d'autres améliorations au transport en commun, comme la construction, pour le LRT du centre-ville, d'un système en boucle qui rejoindrait la gare GO Transit de la Garrison Common (avenue Strachan) et, plus tard, la gare de la rue Cherry.

5. L'amélioration des voies de raccordement
La prolongation de la rue Front est nécessaire, tant pour l'accès local par voie de terre que

pour l'accès direct aux régions, depuis l'ouest jusqu'à la partie du quartier central située au nord du corridor ferroviaire : ce prolongement, qui éviterait aux usagers de traverser la section sud/centre du secteur riverain central, devrait être déjà en place pour alléger le trafic pendant la longue période de construction qui sera nécessaire dans le secteur riverain central.

Le réagencement et la reconstruction des ponts qui enjambent la Humber s'avèrent nécessaires en raison de la détérioration des structures existantes et pour des motifs reliés à la sécurité et à l'exploitation de ces installations.

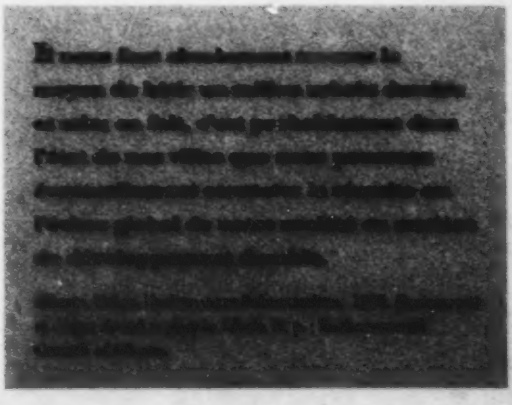
Les deux artères continues est-ouest qui traversent le secteur riverain central, ainsi que les rues nord-sud améliorées et les trottoirs continus, confortables pour les piétons, les sentiers, les pistes cyclables et les ruelles aménagées au centre des îlots de maisons, tout cela est essentiel si nous voulons assurer un accès local, créer un cadre bien délimité et rétablir les liens visuels et physiques entre la ville et son secteur riverain. À cette fin, on pourrait refaire le tracé de cette portion du boulevard Lake Shore qui passe actuellement sous l'autoroute et modifier en conséquence les rampes d'accès afin de réduire davantage l'effet de barrière vis-à-vis l'axe Gardiner/Lake Shore; tous ces changements ne nous empêcheraient pas de modifier éventuellement le tronçon central de l'autoroute.

Échéancier et financement

Le programme de mise en oeuvre de la phase I a pour but d'assurer la mise en place des premiers composants de l'infrastructure de verdure et d'autres éléments du programme en cinq ans. Cela comprend : un sentier de verdure continu qui traverserait le secteur riverain central, le parc Roundhouse, etc.; de 12 000 à 20 000 unités de logement dans le secteur riverain central; une augmentation de 50 p. 100 de la capacité du GO Transit en période de pointe sur les lignes clés est-ouest ainsi qu'un service plus complet toute la journée; les bases d'un meilleur service de transit dans le secteur riverain central, d'abord au moyen d'autobus utilisant les voies HOV au besoin; enfin, un réseau plus continu de voies à grande circulation qui assurerait un accès par voie de terre aux camions, aux automobiles, au service de transport en commun de surface, aux piétons et aux cyclistes.

Avec le programme de la phase I, nous ferons un premier pas de géant en vue de réunir le secteur riverain central, tant à la ville qu'au lac, ce qui ferait de ce secteur un bien meilleur milieu de vie, plutôt qu'un simple endroit à traverser, ce qui ne l'empêcherait pas de continuer à jouer son rôle important de corridor. D'autres installations, comme le système en boucle du LRT ou son équivalent, en seraient à la dernière phase de la conception ou même à l'étape de la construction.

Quant aux éléments de l'infrastructure énumérés ci-dessus, de trois choses l'une : ou ils ont été inclus dans les budgets municipaux et provinciaux, ou ils font actuellement l'objet d'une étude ou encore ils font partie du processus normal d'aménagement. L'important, dans ce programme, c'est qu'il est fondé sur un concept intégré du secteur riverain central, qui s'améliore comme milieu de vie et comme corridor, et qu'il a été élaboré pour donner forme à ce concept, en s'appuyant largement sur des



projets et des investissements, déjà proposés par certains gouvernements et organismes, qui ont été choisis et modifiés à la lumière du concept global.

Phase II

Pendant que la phase I est en voie d'exécution, les planificateurs devraient préparer la deuxième phase de ce programme. Les éléments de cette deuxième phase pourraient inclure :

- la mise en place continue de l'infrastructure de verdure;
- d'autres aménagements résidentiels, diversifiés, commerciaux, industriels et récréatifs;
- une plus grande expansion des services du GO Transit;
- la construction d'une boucle du LRT dans le secteur riverain, et de la gare GO de la rue Cherry;
- la modification du tracé et de la conception de l'axe Gardiner/boulevard Lake Shore, conformément aux plans d'intégration de l'environnement, de l'utilisation des terres et du transport dans le secteur riverain.

D'importantes questions de politique gouvernementale sont en jeu, et les décisions qui seront prises (ou non) au cours des prochaines années auront un effet considérable sur la qualité du secteur riverain central de Toronto et des régions avoisinantes pour deux générations au moins. Il est clair qu'il faut concevoir un nouveau processus permettant de planifier et de concrétiser certaines décisions et ententes et d'élaborer des programmes qui contribueront à la réalisation du plan audacieux qui est à notre portée.

Dans le contexte de l'intégration de l'environnement, de l'utilisation des terres, du transport et des questions économiques qui touchent l'ensemble du secteur riverain central, il est bon de considérer les divers milieux de vie qui forment le secteur riverain central, en commençant par son extrémité ouest, Humber Bay.

Certains projets, qui s'ajoutent à ceux qui ont déjà été décrits dans la phase I du programme, sont inventoriés par rapport à chaque partie du secteur riverain; ils nous aideront à atteindre le nombre critique d'investissements productifs qui servira à stimuler la reprise économique dans la région.

Recommendations

65. La Commission royale recommande que la province, la communauté urbaine de Toronto, la ville de Toronto, la ville d'Etobicoke, le gouvernement du Canada, les organismes spécialisés appropriés et le secteur privé négocient une Entente de collaboration visant le secteur riverain ou des ententes destinées à la mise en oeuvre de la phase I du programme, laquelle a pour but d'intégrer l'environnement, l'utilisation des terres et le transport dans le secteur riverain central.

66. La Commission recommande également, afin de hâter la mise en oeuvre de la phase I, que l'on conçoive des processus destinés à intégrer les approbations, à regrouper les budgets d'investissement et à obtenir des prises de décision concurrentes de tous les paliers et organismes du gouvernement.

67. Les parties devraient, en même temps qu'elles réalisent la phase I, préparer un plan pour la phase II du programme.

68. La ville d'Etobicoke, la ville de Toronto, la communauté urbaine de Toronto et la Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority devraient prendre part à la préparation du plan de régénération proposé pour le rivage, ce qui comprend le réseau et le sentier de verdure du secteur riverain, et elles devraient veiller à ce que tout autre plan visant les régions riveraines soit révisé et élaboré dans ce contexte.

Baie Humber

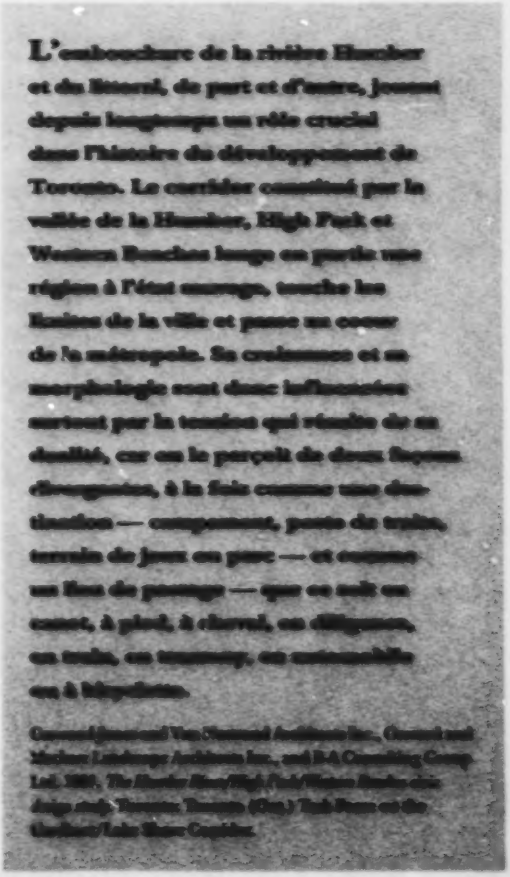
Depuis l'autre côté de la baie Humber, on peut contempler des paysages parmi les plus saisissants de la région, et tout particulièrement la vue du profil de Toronto. Le sentiment particulier qui se dégage de cet endroit dépend grandement de ses caractéristiques naturelles et visuelles : la rivière et ses berges, la courbe et l'inclinaison du rivage, le lac et ses perspectives lointaines. Dans l'ensemble, ce tableau tient à la fois du point d'arrivée et de départ; il donne une impression de beauté naturelle et une vision de l'établissement de l'homme au bord de l'eau. Depuis le début, ces trois forces — la nature, le transport et le peuplement — ont déterminé l'utilisation, l'aménagement et la morphologie de ce lieu historique que constitue la baie Humber.

Les mêmes forces détermineront, en grande partie, l'avenir de cet endroit, car elles influent sur les enjeux fondamentaux, énumérés ci-dessous, qui caractérisent ce secteur à l'heure actuelle :

- Le patrimoine naturel de la baie Humber nécessite des mesures correctrices urgentes. (Cette question est traitée plus en détail à la section intitulée «Conditions environnementales» du présent chapitre et aux chapitres 3 et 9 du présent rapport.)
- Le rôle historique que joue la baie Humber en tant qu'emplacement propice à l'industrie, à la détente et aux loisirs s'est amoindri et fragmenté, et l'on doit le revaloriser.
- La baie Humber constitue un corridor de transport régional important, qui nécessite des modifications.
- La baie Humber sert traditionnellement de porte donnant sur le coeur de la ville, et l'on doit apprécier et protéger la vue magnifique qu'elle offre.

L'embouchure de la Humber a servi de porte d'entrée et de sortie pour d'anciens sentiers amérindiens bien avant l'arrivée du premier Européen, Étienne Brûlé, en 1615. Ce dernier voyageait vers le sud, depuis la baie Georgienne, empruntant le célèbre «passage de Toronto» qui longe les berges de la rivière Humber. Lui et ceux qui l'ont suivi considéraient l'embouchure de la Humber, qui donne accès au lac Ontario, comme étant un élément crucial pour les Européens en quête de richesses découlant du commerce, pour le salut des âmes et pour l'affermissement de la notion d'empire, d'abord par les Français et ensuite, par les Anglais.

Plus de 325 ans après l'arrivée de Brûlé — après un changement stupéfiant dans la technologie, la culture et la colonisation — ce même



L'embouchure de la rivière Humber et du littoral, de part et d'autre, jouent depuis longtemps un rôle crucial dans l'histoire du développement de Toronto. Le corridor constitué par la vallée de la Humber, High Park et Western Beaches longe en partie une région à l'état sauvage, touche les limites de la ville et passe au coeur de la métropole. Sa croissance et sa morphologie sont donc influencées surtout par la tension qui résulte de sa dualité, car on le perçoit de deux façons divergentes, à la fois comme une destination — campement, parc de vallée, terrain de jeux ou parc — et comme un lieu de passage — que ce soit en canot, à pied, à cheval, en diligence, en train, en tramway, en automobile ou à bicyclette.

Gerrard Jones and Van Nostrand Architects Inc., Gerrard and Mathers Landscape Architects Inc., and B.A Consulting Group Ltd. 1988. *The Humber River/High Park/Western Beaches Area Study*. Toronto: Toronto (City) Task Force on the Humber/Lake Shore Corridor.

La baie de Humber, vue de l'est du secteur riverain de Etobicoke au centre-ville de Toronto

concept de porte et de perspective s'est traduit par la planification et la conception remarquables du Queen Elizabeth Highway.

Entreprise en 1931 sous forme de programme ponctuel de création d'emplois pendant une période de dépression qui s'aggrave de plus en plus, la Queen Elizabeth représente la première route à double chaussée en Amérique du Nord. En 1934, Tom McQuesten, nouveau ministre provincial des Travaux Publics, son sous-ministre et l'ingénieur en chef, tous deux portant le nom de Smith, unissent leurs efforts pour faire de cette nouvelle route un ouvrage magnifique, un chef-d'oeuvre de génie civil. McQuesten est avocat et reconnu comme étant «l'artiste-bâtisseur» qui a laissé sa marque au réseau des parcs de Niagara, aux Royal Botanical Gardens, aux ponts Peace et Rainbow, ainsi qu'au Niagara Parkway. Lui et les Smith ont conçu la Queen Elizabeth Highway de façon à ce qu'elle serve de route de plaisance panoramique et de route publique, avec son large terre-plein central gazonné à accès limité, ses échangeurs en trèfle, ses réverbères et son aménagement paysager. Ils ont engagé des sculpteurs et des architectes paysagistes ainsi que des ingénieurs; les ponts ont été embellis, les paysages préservés et rehaussés. Robert Stamp (1987), jeune garçon à cette époque, exprime avec éloquence dans son livre intitulé *The Queen Elizabeth Way: Canada's First Superhighway* la signification qu'avait cette route pour les générations qui l'ont utilisée :

> Nous avons roulé sur les magnifiques ponts des ruisseaux Bronte et Sixteen Mile et celui de la rivière Credit. Nous avons filé tout droit sur l'autoroute 10 à Port Credit, empruntant l'échangeur en trèfle, cette merveilleuse invention de la technologie routière des années 1930.
>
> Le soir commençait à tomber comme nous approchions de notre destination. Les phares des automobiles et les réverbères en bordure du chemin s'étaient allumés. La route à double chaussée semblait aussi sûre dans l'obscurité qu'en plein jour. Maman et papa appelaient encore l'autoroute 27 la «Brown's Line». Cette intersection marquait

le début des banlieues de Toronto, de petites usines et des bâtiments industriels se dressant en rangs serrés en bordure de la route. Des enseignes lumineuses annonçaient en lettres éclatantes la contribution de Toronto à ce monde de mon enfance : Lipton Tea, G.H. Wood: Sanitation for the Nation. Toronto était la source de tout ce qui était bon.

Puis le Lion Monument apparaissait sur le terre-plein central devant nous. Salut, lion porte-bonheur! Que les colonnes en marbre de l'Union Station en accueillent d'autres; le lion en pierre de la QEW était mon contact favori avec la cité.

Finalement, nous avons franchi le pont Humber, aperçu le Palace Pier à notre droite et entrevu notre premier tramway rouge et jaune à gauche. En avant, brillaient les lumières de Sunnyside, de l'Exhibition et du centre-ville même de Toronto. Tout cela rendu possible grâce à la Queen Elizabeth Way.

Les points de vue! Par rapport à d'autres grandes villes, Toronto a fait très peu pour protéger ses points de vue.

Les points de vue! Par rapport à d'autres grandes villes, Toronto a fait très peu pour protéger ses points de vue. Peut-être parce qu'elle les considère tout simplement comme acquis, ou qu'en raison de l'étroitesse et de la fragmentation des compétences, leur importance n'a pas été présentée de façon à permettre aux débats et à l'opinion publics d'influer sur les politiques officielles. Il est certain, comme on l'a rappelé à maintes reprises à la Commission, que les points de vue n'ont pas perdu de leur importance chez les gens, tant sur le plan personnel qu'émotif, dans la vie de tous les jours.

La baie Humber offre certains des points de vue les plus spectaculaires du secteur riverain de Toronto — des points de vue qui, dans certains cas, ont été gâchés par la construction inconsidérée d'infrastructures et de bâtiments, et l'installation de panneaux publicitaires. Dans d'autres cas, comme l'explique Robert Stamp (1987), certains points de vue sont rendus accessibles, et sont même rehaussés grâce aux réseaux routiers et ferroviaires.

La baie Humber a toujours servi de corridor de transport. Eric Arthur (1986), dans son célèbre livre intitulé *Toronto, No Mean City* (mis à jour par Stephen Otto), nous rappelle que, «lorsque nous filons à toute allure sur les autoroutes Gardiner et Don Valley, il est facile d'oublier que nous empruntons l'ancienne route des Indiens, des coureurs des bois et des négociants en fourrure».

En 1750, la première «Lakeshore Road» est tracée à partir de «sentiers battus» afin de relier le Fort Rouillé (près de l'emplacement actuel du Bandshell du CNE) à Fort Toronto, sur la rive gauche de l'embouchure de la Humber. Entre 1798 et 1804, on y apporte des améliorations et elle devient une route publique; de plus, on met en place un traversier sur la Humber en 1802 et un pont en 1809. Un service de diligence est établi en 1825 entre York et Niagara.

En 1850, à l'aube de la grande expansion ferroviaire, la Lakeshore Road et d'autres routes régionales du district de Toronto sont vendues à des intérêts privés comme route à péage. Pendant les 40 années qui suivent, au fur et à mesure que les chemins de fer transforment la nouvelle ville industrielle, les routes se dégradent à cause du manque d'entretien, de certains scandales et de la corruption chronique. La Lakeshore Road est cédée alors au conseil du comté de York en

1890, mais elle continue de manquer d'entretien jusqu'en 1914-1916; à cette époque, la nouvelle Toronto-Hamilton Highway Commission, instituée par le gouvernement provincial, reconstruit cette route presque en entier et la fait asphalter pour en faire la première autoroute de l'Ontario. Cette autoroute s'étale sur 56 kilomètres (35 milles) de long et 5,5 mètres (18 pieds) de large. Elle est à l'origine d'une industrie nouvelle et de nouveaux aménagements; en effet, des motels et des restaurants apparaissent le long de son parcours (surtout dans le secteur situé près de la rive ouest de la rivière Humber) et le nombre d'automobiles par jour passe de 25 à 500. En 1927, on élargit la route à 40 mètres (86 pieds).

Par ailleurs, cette nouvelle merveille qu'est l'électricité a permis la création du tramway électrique, dont on fait la présentation à la Toronto Exhibition en 1883. En novembre 1890, la Toronto and Mimico Electric Railway and Light Co. est fondée en vue de construire et d'exploiter un chemin de fer urbain sur la Lakeshore Road, et de vendre de l'électricité aux habitants le long de son parcours. En juillet 1893, la Toronto Railway Company en assume la direction et prolonge la ligne de tramway depuis la rivière Humber jusqu'au ruisseau Mimico; l'année suivante, le réseau atteint Long Branch et, plus tard, Port Credit. Le service de Long Branch jusqu'à la Brown's Line est encore en vigueur à l'heure actuelle.

En 1894, le dernier tramway hippomobile disparaît, les nouvelles voies «radiales» rayonnent de la ville de Toronto, qui commence à prendre de l'expansion. En 1891, la très ambitieuse ligne de la Belt Line Railway Company est établie et sert au transport des voyageurs; cette ligne comporte deux circuits, l'un pour la vallée de la Humber, l'autre pour la vallée de la Don, reliés entre eux par une voie le long du secteur riverain. Après un certain temps, cette société est dissoute, mais certaines sections de la Belt Line continuent à faire partie du système de transport pendant plus de trente ans. En 1921, le service de transport en commun est restructuré pour donner naissance à la Toronto Transportation Commission (TTC); en 1953, le nouveau gouvernement métropolitain entre en fonction et la TTC devient la Toronto Transit Commission, détenant le droit exclusif d'offrir un service de transport en commun dans la région métropolitaine, «à l'exception des chemins de fer à vapeur et des taxis».

Tout au long du XIX^{e} siècle et au début du XX^{e}, la baie Humber se peuple des deux côtés de la rivière; les gens bâtissent de nouvelles localités, des villages et des villes, et ils aménagent des endroits consacrés spécialement aux loisirs : parcs, lieux de villégiature et aménagements publics.

Fort Toronto et Fort Rouillé ne survivent pas à la défaite de la Nouvelle-France en 1759. Après l'achat de territoires amérindiens par Toronto en 1787, les communautés amérindiennes commencent à diminuer et à se retirer en raison de l'expansion de la ville de York en 1793 par les Britanniques. Dès 1797, la nouvelle ville s'agrandit déjà vers l'ouest, le long du secteur riverain jusqu'à la rue Bathurst.

En 1787, Jean-Baptiste Rousseau établit une petite ferme et un verger sur la rive est de la Humber, dans le Swansea actuel. Le colonel Samuel Bois Smith arrive à Etobicoke en 1795 et ouvre la voie à de nouveaux immigrants arrivés à la suite des guerres napoléoniennes; les derniers Loyalistes viennent également y défricher des terres et construire des usines et des fermes. En 1837, John Gardhome et sa remarquable famille viennent s'établir. Pendant plus d'un siècle, ils seront fermiers, éleveurs de bétail, politiciens, professeurs et fonctionnaires; en effet, en 1953, Wilbert Gardhome, premier employé du tout nouveau gouvernement métropolitain, devient secrétaire municipal.

En 1847-1848, le premier gouvernement municipal d'Etobicoke prend naissance à la Montgomery's Tavern, rue Dundas ouest. En 1837, John Howard construit la Colborne Lodge dans High Park et, presque 40 ans plus

tard, fait don à la ville de 66 hectares (165 acres) destinés à l'aménagement d'un parc public. Il convainc son ami, John Ellis, d'acheter le terrain adjacent, y compris le Grenadier Pond, et de construire sa maison de façon à avoir une vue à la fois sur l'étang et sur le lac. En 1858, le secteur comptant environ 3 000 habitants, on décide d'y installer un bureau de poste qu'on appelle «Mimico», et le village initial de «Mimico» sur Dundas devient «Islington».

En 1870, le débit de la rivière Etobicoke diminue tellement que celle-ci ne peut plus faire tourner les roues des moulins; la vapeur devient donc la source d'énergie par excellence. En outre, à une époque où il y a peu d'industries à Etobicoke, la baie Humber possède trois briqueteries — Butwell, Price et Maloney — qui sont situées dans un triangle au sud de la rue Queen jusqu'à Lakeshore, à l'est de l'avenue Salisbury (qui deviendra plus tard Park Lawn).

Dans les années 1870, le petit village de la baie Humber, situé juste à l'ouest de la rivière Humber au bord du lac, devient un «beau lieu de villégiature pour les vacanciers torontois» et conserve cette vocation jusqu'à la Première Guerre mondiale. Comme le décrit Esther Hayes (1974) dans son livre intitulé *Etobicoke from Furrow to Borough* :

> Ils arrivent en foule pour dîner et danser, participer à des jeux et à des sports, pique-niquer, nager, pêcher ou simplement se promener en canot sur la rivière. À compter du 24 mai, jour de la fête de la Reine Victoria, un bateau à vapeur de plaisance effectue des excursions quotidiennes depuis Toronto jusqu'au vieux quai situé à l'embouchure de la Humber.

En hiver, le hockey, le patin et le canot à moteur deviennent des passe-temps populaires. Trois hôtels — le Royal Oak, le Nurse's Hotel, tenu par Charles Nurse, et le Wimbleton House, tenu par John Duck — voient aux plaisirs et aux besoins des visiteurs. John Duck possède une ménagerie, où il garde des ours, des chevreuils, des chats sauvages, des visons et d'autres animaux faisant de moins en moins partie de l'expérience vécue par les humains. Le cours inférieur de la rivière Humber acquiert également une renommée pour ses jardins maraîchers; les gens traversent la rivière régulièrement afin d'acheter des fruits et des légumes frais.

Vers la fin du siècle, la ville de Toronto se développe considérablement vers l'ouest; à partir des années 1850 environ, le secteur rural situé à l'ouest de Dufferin et de la Garrison Reserve jusqu'à High Parket au nord du lac est renommé pour sa tranquillité. Dans les années 1880, la municipalité de Parkdale est considérée comme étant «un village prééminent du Dominion», et en 1879, elle devient indépendante; un débat d'une décennie s'amorce alors, visant à déterminer si elle doit demeurer séparée de la ville en pleine expansion ou s'y annexer. La lutte se fait entre les partisans de «l'autonomie administrative de Parkdale» et ceux qui se rangent sous la bannière de «l'économie, de l'union et du progrès», et favorisent l'annexion. Le maire John Carlaw, ardent défenseur de l'indépendance de Parkdale, sans la tutelle de Toronto, avertit ses concitoyens que l'annexion signifierait que «notre secteur riverain, le fleuron de notre village, deviendrait pollué, l'eau potable serait de moindre qualité, et les impôts fonciers augmenteraient». Ses concitoyens font la sourde oreille, et en 1889, le petit village de Parkdale, avec ses 225 hectares (557 acres) et ses 5 651 citoyens, est annexé à Toronto et devient le nouveau quartier de St. Alban.

La ville de Toronto achète la bande de Sunnyside en 1893, et en 1909, elle recule ses limites jusqu'à la vallée de la Humber et au village de Swansea. C'est grâce à la firme Swansea Bolt Works, fondée en 1882 (qui deviendra plus tard la Steel Company of Canada), que Swansea s'est transformé en village moderne. Cette firme fait construire des maisons en rangée pour ses travailleurs, au pied de l'avenue Windermere, et fait don d'un terrain pour la construction de l'église St. Olave en 1886. On change le nom du

bureau de poste «Windermere» pour «Swansea» en 1889.

William Rennie, qui a bâti sa propre maison sur la terre de John Ellis, fonde l'église presbytérienne sur l'avenue Morningside et construit des maisons en rangée pour les travailleurs dans divers secteurs du village qui prend forme. Après la grave récession du début du siècle, Swansea reprend son expansion et, en 1907, on voit apparaître de nouvelles maisons sur les anciens terrains de golf qui caractérisaient plusieurs paysages dans le passé. Swansea continue de faire partie de la municipalité de York jusqu'en 1926, année où il devient un village «autonome». Ce n'est que beaucoup plus tard, soit en 1967, que Swansea est annexé à son tour à la ville de Toronto.

Dans le milieu des années 1850, l'inauguration de la Toronto-Humber Railway Line provoque une effervescence dans le monde de l'immobilier, incitant le Mouvement socialiste chrétien à projeter la construction d'un village modèle pour les travailleurs, qui comporterait des maisons modestes mais solides. En raison de la conjoncture économique, le projet ne se concrétise pas. Or, en 1906, la Grand Trunk Railway sort des plans pour construire une importante gare de marchandises à East Etobicoke, transformant ainsi le secteur à tout jamais. On fait appel à des promoteurs et à des entrepreneurs afin de bâtir de nouvelles maisons et d'établir de nouveaux services; les rues laissées à l'abandon sont restaurées et l'on y construit de nouvelles maisons. En moins d'une décennie, les localités rurales de Mimico et de New Toronto se transforment en agglomérations essentiellement urbaines.

Au milieu de toute l'agitation provoquée par l'expansion, surtout au début du XX^{e} siècle, il devient manifeste que les exigences découlant de la nouvelle technologie routière entrent en conflit avec la nécessité d'aménager de nouveaux endroits pour vivre, travailler et se divertir; et devant la confusion et l'inertie qui règnent parmi les diverses compétences, il est impératif de réorganiser le secteur riverain.

En juillet 1912, le nouveau Board of Toronto Harbour Commissioners (THC) reçoit le mandat d'élaborer des plans pour le secteur riverain et jouit de pouvoirs considérables pour les mettre en application. Bien entendu, cette commission concentre davantage ses efforts sur la reconstruction du centre et de l'est du secteur portuaire, qui nécessite d'importants travaux de défrichement des terres, la construction de quais et le dragage du port afin qu'il puisse accueillir les navires qui utiliseront le futur canal Welland.

Le projet d'aménagement du secteur riverain de 1912 comporte des perspectives remplies d'imagination, une conception audacieuse et une mise en oeuvre remarquable. Il apporte une cohérence et un équilibre entre la nécessité d'avoir un corridor de transport et les besoins en lieux aménagés; de plus, il tient compte du besoin grandissant de loisirs le long du secteur riverain.

On attribue généralement les projets d'aménagement du secteur riverain de 1912 à Home Smith, promoteur et membre du THC depuis sa création (et son président au début des années 1920). Il connaît bien la baie Humber, sans aucun doute. À cette époque, il avait aménagé 1 214 hectares (3 000 acres) de terres le long des rives de la Humber, y compris le chemin Riverside, le Kingsway, Baby Point et l'Old Mill Tea Room. En 1928, pour compléter le nouveau Royal York Hotel du Canadien Pacifique, il construit le terrain de golf St. George sur les rives de la Humber. Le THC commence ses travaux dans la baie Humber en 1917, et en moins d'une décennie, le secteur tout entier est transformé.

Le projet comporte des perspectives remplies d'imagination, une conception audacieuse et une mise en oeuvre remarquable. Il apporte une cohérence et un équilibre entre la nécessité d'avoir un corridor de transport et les besoins en lieux aménagés; de plus, il tient compte du besoin grandissant de loisirs le long

du secteur riverain. Il prévoit des installations récréatives et un parc longeant tout le secteur riverain, à partir de la zone située immédiatement à l'ouest de la rue Bathurst jusqu'à la rivière Humber, ainsi qu'un brise-lames long de 6 kilomètres (4 milles) destiné à lutter contre l'érosion et à protéger les nouvelles installations.

Comme l'explique Mike Filey (1982) dans son livre intitulé *I Remember Sunnyside*, le Bathing Pavilion and Amusement Park ouvre ses portes en 1922, et l'on réalise près de 75 p. 100 de la partie du Plan du secteur riverain de 1912, qui concernait la baie Humber. Finalement, le THC aménage 134 hectares (330 acres) — 46 hectares (113 acres) de cours d'eau protégés par un brise-lames de 5 482 mètres (17 985 pieds), 47 hectares (115 acres) de parcs, 35 hectares (86 acres) de terrains à vendre ou à louer et 6 hectares (16 acres) de voies publiques. Deux routes importantes, à savoir le boulevard Lake Shore et la Lakeshore Road, ont été tracées le long de la partie riveraine récemment remblayée en pompant du fond du lac 3 058 200 mètres cubes (4 000 000 de verges cubes) de vase, que l'on étend sur 6 kilomètres (4 milles) de rivage de la baie Humber. Après un certain temps, la THC construit un nouveau terrain de balle, le Maple Leaf Stadium (1926) au pied de la rue Bathurst, ainsi qu'un aéroport sur les Îles de Toronto (1939).

On aménage dans la baie de Toronto des installations pour la voile, l'aviron et le canotage, la THC ayant déplacé les anciens clubs nautiques plus à l'ouest en vue d'améliorations portuaires. L'Argonaut Rowing Club, le club d'aviron ayant poursuivi le plus longtemps ses activités de façon continue au Canada, est relocalisé au pied de l'avenue Jamieson (qui est encore reliée au secteur riverain à cette époque); en 1872, ce club avait été établi au pied de la rue George, puis déménagé sur le quai de la rue York.

Sunnyside, le dimanche de Pâques 1949

SUNNYSIDE : UN TERRAIN DE JEUX AU BORD DU LAC

Des montagnes russes archibruyantes et palpitantes; un magnifique manège de chevaux de bois; du Honey Dew, des hot-dogs et des beignes Downyflake terriblement appétissants; des orchestres, de la danse et des bateaux à louer au Palais Royale — ce ne sont que quelques exemples des attractions offertes au Sunnyside Bathing Pavilion and Amusement Park de Toronto, au bord du lac Ontario, entre la rivière Humber et l'Exhibition Place.

Peu après son inauguration en 1922, Sunnyside est surnommé le «terrain de jeux au bord du lac». Des enfants avec leur maillot de bain et leur serviette à la main sautent à bord des tramways et font le trajet gratuitement jusqu'à Sunnyside, où les attendent une piscine de 91 mètres (300 pieds) de long, des manèges et des jeux d'adresse. Une foule de visiteurs excités inondent le parc, participent aux concours, s'amusent et amusent les autres dans les concerts; ils se promènent nonchalamment sur la promenade en planches ou applaudissent les amuseurs et leurs numéros extravagants, qui comprennent, entre autres, un concours de travestis et des ours qui dansent.

Les plaisirs du lac et de la plage sablonneuse, Sunnyside, 1926

De nombreux Torontois gardent toujours de bons souvenirs du parc d'attractions. Sam Sniderman (Sam the Record Man) se rappelle Sunnyside comme étant «le point central de nos rendez-vous amoureux et de nos activités sociales . . . notre seule chance de visiter un lieu de villégiature». Elwood Glover, personnalité de la radio et de la télévision, affirme avoir été impressionné par le parc d'attractions «. . . où les lumières, la foule et le bruit recréent toute l'excitation d'une fête foraine . . .» Il se rappelle également du «Bandshell faisant dos au lac, d'où l'on diffuse une émission de People's Credit Jewellers chaque dimanche soir» (Finley, 1982).

Soixante-dix ans plus tard, il est encore possible de se promener dans le Sunnyside Park. Le Palais Royale et le Bathing Pavilion sont demeurés intacts et poursuivent leurs activités. Cependant, les jours sensationnels et excitants passés au parc sont révolus. La majeure partie du mémorable Sunnyside a été détruite, après la Seconde Guerre mondiale, pour faire place à l'autoroute Gardiner. Une époque exceptionnelle et une portion remarquable de la ville ont disparu.

Source: Filey, M. 1982. *I remember Sunnyside: the rise and fall of a magical era.* Toronto: McClelland and Stewart.

Le Toronto Sail and Canoe Club, fondé en 1880, est relocalisé au pied de l'avenue Dowling où le Boulevard Club, fondé en 1905 sous le nom de Parkdale Canoe Club est déjà en place. En 1920, on bâtit le Palais Royale, et une génération entière danse le swing et le jazz sur la musique de Bert Niosi et d'Ellis McLintock et de bien d'autres Big Bands. Le Sunnyside Amusement Park, ouvert officiellement le 28 juin 1922, représentait «le Riviera des gens pauvres» et les millions de gens qui le fréquentaient en conservent un vif souvenir. Mike Filey (1982) nous fait part de ses souvenirs d'enfance à Swansea :

> Sunnyside représentait tout un monde à la porte de notre quartier. De chez-nous, sur l'avenue Ellis, on marchait jusqu'au bout de la rue, en passant par l'étang Catfish et les collines Camels' Hump à droite, et par l'étang Grenadier et le High Park à gauche. Juste après avoir passé sous le pont ferroviaire, près du vieux dépôt de glace Lake Simcoe, on pouvait sentir l'électricité dans l'air, là où le village rejoignait le lac.
>
> On traversait le petit champ et l'étroite route Lakeshore en courant afin d'atteindre notre premier but — la promenade en planches! Ce trottoir était le merveilleux sentier où l'on imaginait des plaisirs qui faisaient partie de nos rêves — une sorte de route aux briques jaunes s'étendant à perte de vue et où l'exaltation nous envahissait à mesure que les planches réchauffaient nos pieds au soleil d'été.
>
> Et ils étaient au rendez-vous! L'eau, le brise-lames, les couleurs, les gens, les odeurs, le joyeux brouhaha — de l'énergie pure qui émanait de toutes parts. Un monde de manèges, d'Honey Dew, de musique et de croustilles au vinaigre et au sel.

À la fin des années 1940, tout commence à changer. En 1948, un sous-comité du conseil municipal présente un rapport prévoyant une autoroute de 19 kilomètres (12 milles) de long, depuis la rivière Humber jusqu'à l'avenue Woodbine. En 1953, le nouveau conseil municipal de la communauté urbaine de Toronto approuve la construction d'une partie, soit 13 kilomètres (8 milles) de cette autoroute; en 1955, on commence la construction de la l'autoroute Frederick G. Gardiner, première autoroute urbaine de grande envergure au Canada, et on l'inaugure en 1957.

Les citoyens sont très fiers de cette nouvelle autoroute et la considèrent comme étant le présage d'un progrès économique et culturel. Elle fait partie du grand programme d'expansion des années 1950, dans lequel le nouveau est clairement perçu comme ayant plus de valeur que l'ancien. La construction du nouveau corridor de transport donne le coup de grâce à Sunnyside, qui est déjà mal en point; la vision liée à la baie Humber, qui était l'essence du Plan du secteur riverain de 1912, s'estompe grandement. La cohérence et l'équilibre de la région sont mis en péril, et sa vocation s'étiole graduellement. Elle ne représente plus l'endroit, ou les endroits, liés au secteur riverain, où se rattachent des quartiers et où un nombre considérable de gens viennent pour avoir du plaisir et se divertir. De plus en plus, la baie Humber devient un corridor où l'on passe pour se rendre ailleurs.

L'autoroute Gardiner faisait partie du grand programme d'expansion des années 1950, dans lequel le nouveau est clairement perçu comme ayant plus de valeur que l'ancien.

À la suite de l'aménagement d'un corridor central de transport englobant la Queensway, les voies ferrées, l'autoroute Gardiner et le boulevard Lake Shore, des sites publics historiques, comme la vallée de la Humber et le High Park, ainsi que d'anciens quartiers de Toronto, tels Parkdale et Swansea, sont encore davantage isolés les uns des autres et du secteur riverain.

Aujourd'hui, du point de vue régional, l'extrême ouest du secteur riverain central est une région méconnue — mûre pour l'aménagement ou peut-être pour un aménagement inadéquat. Le littoral restreint présente une possibilité excitante et un défi pour ceux qui voudrait faire la meilleure utilisation possible de cette ressource irremplaçable.

Charrette du secteur riverain de Toronto. [1989] *Charrette du secteur riverain de Toronto : projet d'avenir : un rapport pour les organismes, les propriétaires et les résidents de la communauté urbaine de Toronto.* Comité directeur de la Charrette.

Depuis les quelques dernières années — toujours en raison des forces exercées par les nouveaux aménagements, les changements dans le transport et la préoccupation de la santé de l'environnement, le secteur de la baie Humber fait l'objet d'une activité considérable et d'un certain nombre d'études qui auront d'importantes répercussions sur son avenir.

Aux travaux des planificateurs municipaux d'Etobicoke, qui portent sur l'élaboration d'un plan officiel, viennent s'ajouter une étude globale des rives du lac (Lakeshore Overview Study), menée par le Butler Group (1991), et deux études ponctuelles du secteur des motels, l'une par A.J. Diamond, Donald Schmitt & Company (1991), l'autre par le Kirkland Partnership (1991). Le gouvernement de l'Ontario déclare le secteur des motels comme étant d'intérêt provincial aux termes de la *Loi sur l'aménagement du territoire.*

Le chapitre précédent porte sur ces études, ainsi que sur les négociations et les processus de planification s'y rattachant; le présent chapitre fait état des répercussions de ces études sur la baie Humber. Les divers projets et études comportent un aperçu des priorités dans les domaines suivants : mesures correctrices environnementales, projets d'aménagement du rivage, protection des points de vues et des corridors panoramiques régionaux, méthodes de protection du secteur riverain, hauteur des immeubles, possibilités de conserver des espaces libres, moyens de transport, conception urbaine et exigences détaillées relatives à la forme architecturale. Dans l'optique de l'écosystème approuvée par la province de l'Ontario, ces mesures devraient stimuler les efforts visant à remettre en état et à régénérer la baie Humber.

Récemment, la ville de Toronto (1991) a entrepris une étude sur l'aménagement urbain, *The Humber River/High Park/Western Beaches*, visant à :

> étudier les moyens d'améliorer l'extrémité ouest du corridor Gardiner-Lakeshore, qui s'étend de l'avenue Roncesvalles jusqu'à la rivière Humber, . . . afin de déterminer la façon dont on pourrait améliorer cette partie du secteur riverain pour qu'elle puisse servir encore une fois comme lieu de rencontre notoire le long du secteur riverain du Grand Toronto.

Ses objectifs comprennent les suivants :

- créer, aux bords de la rivière Humber, une porte d'entrée principale donnant sur la ville;
- améliorer les espaces libres reliant la rivière Humber, les Western Beaches et High Park;
- étudier le nouveau tracé du boulevard Lake Shore entre l'avenue Roncesvalles et l'avenue Ellis, et celui de la Queensway entre la South Kingsway et l'avenue Ellis;
- recommander des améliorations aux environnements piétonniers, aux paysages et aux rues faisant partie du corridor.

Dans cette étude, on recommande les stratégies d'aménagement urbain énumérées ci-dessous, qui visent à améliorer l'accès des automobilistes, des cyclistes et des piétons au corridor Gardiner/Lakeshore, ainsi que leurs déplacements sur cet axe :

- deux nouveaux sentiers riverains le long du secteur riverain : une nouvelle promenade pour les piétons et une nouvelle piste cyclable distincte reliant la ville de Toronto à la ville d'Etobicoke;
- de nouvelles promenades piétonnières longeant les côtés nord et sud du boulevard Lake Shore et de la Queensway;
- un nouveau lien direct entre le sentier de la vallée de la Humber et les nouveaux sentiers riverains sous les futurs ponts de la Humber;
- le prolongement prévu du LRT (métro léger) de Harbourfront en direction ouest jusqu'à la rivière Humber, le long de la Queensway;
- une nouvelle passerelle pour piétons et cyclistes depuis High Park, traversant la Queensway, les voies ferrées, l'autoroute Gardiner et le boulevard Lake Shore, qui assurerait un accès direct au secteur riverain;
- l'amélioration de la qualité et de l'aménagement de passages donnant accès au secteur riverain aux véhicules, aux bicyclettes et aux piétons, à l'intersection de l'avenue Windermere, de l'avenue Ellis, du chemin Colborne Lodge et du chemin Parkside;
- une nouvelle terrasse et une nouvelle passerelle pour piétons enjambant l'avenue Roncesvalles, qui la relierait directement au secteur riverain.

Les stratégies d'aménagement urbain visant à améliorer la qualité et l'aménagement des endroits publics au sein du corridor comprennent, entre autres, les suivantes :

- prévoir de nouveaux parcs urbains dans les sections du corridor situées dans Swansea, High Park et Parkdale;
- prévoir une nouvelle structure urbaine pour le réaménagement éventuel des terrains de la Stelco;
- améliorer l'aménagement urbain et physique des nouveaux ponts que l'on prévoit construire sur la Humber, et des endroits environnants, afin d'établir une nouvelle porte d'entrée donnant sur Toronto et Etobicoke;
- fournir une série de places, de quais et de monuments au bord de l'eau, qui rehausseront les importantes perspectives dans le corridor.

Vue aérienne de la Garrison Common

Les stratégies de transport que l'on propose pour appuyer les stratégies d'aménagement urbain comprennent, entre autres, les suivantes :

- établir un nouveau tracé du boulevard Lake Shore nord, afin d'offrir un accès piétonnier libre au secteur riverain, débouchant sur 6,9 hectares (17 acres) supplémentaires d'espaces libres qui sont actuellement inaccessibles;
- prévoir de meilleures aires de stationnement au niveau qui seront reliées dans les deux directions au boulevard Lake Shore et destinées aux automobilistes

visitant le secteur Western Beaches en général, et le Sunnyside Pavilion et le Palais Royale, plus particulièrement;

- assurer aux piétons, aux cyclistes et aux automobilistes un meilleur accès au secteur riverain et au boulevard Lake Shore, aux intersections de l'avenue Roncesvalles, du chemin Parkside, du chemin Colborne Lodge, de l'avenue Ellis, de l'avenue Windermere et de la Kingsway sud;
- fournir au transport en commun un meilleur accès au corridor, le long du boulevard Lake Shore et de la Queensway.

Il incombe aux villes de Toronto et d'Etobicoke, de concert avec la communauté urbaine de Toronto et le gouvernement de l'Ontario, de déterminer l'avenir de la baie Humber. Si elles veulent saisir la chance qui se présente à elles dans cette partie historique du secteur riverain de Toronto, les autorités visées doivent commencer à consulter la population. La baie Humber s'avère beaucoup trop importante pour être fragmentée et amoindrie par une délimitation artificielle des compétences en matière de planification.

Recommendation

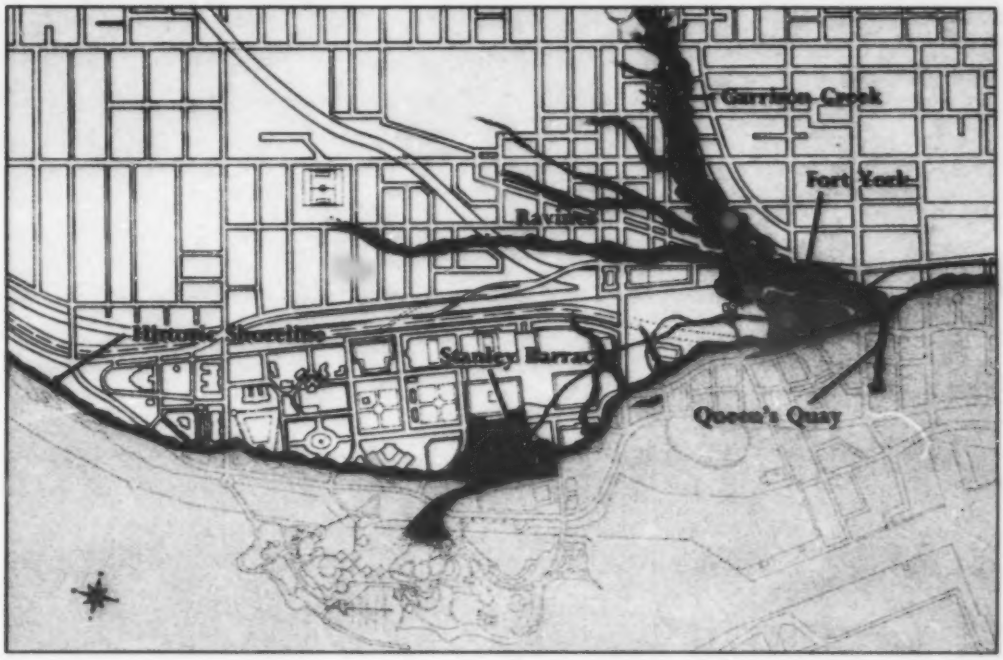
69. La Commission royale recommande que les plans actuels et futurs ainsi que les études concernant la baie Humber soient intégrés dans le contexte du programme d'intégration de l'environnement, de l'utilisation des terres et du transport dans le secteur riverain central.

La Garrison Common

La partie du secteur riverain de Toronto que l'on nomme Garrison Common est un ensemble ouvert de quartiers qui évoquent de vifs souvenirs à la collectivité. C'est à cet endroit que les Français construisent le Fort Rouillé en 1750, pour le commerce des fourrures. Quarante-trois ans plus tard, sous

Vue aérienne de la Garrison Common

Carte 10.9 Rappels historiques



le commandement du gouverneur John Graves Simcoe, les Queen's Rangers construisent le Fort York afin de défendre la nouvelle ville de York. À cette époque, le fort domine l'entrée du port et est admirablement situé pour repousser les envahisseurs. Le nom de Garrison Common est utilisé, au moins jusqu'en 1850, pour désigner le pré à l'extérieur du Fort York où les soldats font paître leur bétail. De nos jours, il désigne le secteur s'étalant vers le nord, à partir du lac jusqu'à la rue Queen, et en direction ouest à partir de la rue Bathurst jusqu'à Dufferin (et un peu plus à l'ouest dans sa portion sud, qui englobe l'Exhibition Place tout entière).

Il existe encore d'autres rappels de l'histoire militaire du Canada : le vieux cimetière militaire près de Fort York; le manège militaire de Fort York sur la rue Fleet, où les soldats s'entraînent pendant la Première Guerre mondiale, et qui abrite encore plusieurs régiments de réserve célèbres de Toronto. Il y a aussi le HMCS York, débordant d'activités, et situé face au lac; immédiatement à l'ouest, se trouve le splendide parc Coronation avec ses arbres majestueux plantés en l'honneur des unités canadiennes qui ont combattu pendant la Première Guerre mondiale.

De bien des façons, le patrimoine industriel du secteur est aussi riche que son patrimoine militaire. Les détaillants de vêtements les plus prospères ont installé leurs ateliers dans ce secteur; tout près de là se trouvent les entrepôts d'une grande chaîne de magasins d'alimentation. Il y a une brasserie, des usines et des manufactures, ainsi qu'un vaste bâtiment où la première firme multinationale du Canada construisit des machines agricoles destinées à être expédiées aux quatre coins du monde.

Le secteur ouest de la Garrison Common est dominé par l'Exhibition Place, qui accueille la Canadian National Exhibition; cette exposition, si chère aux Torontois, joue un rôle mémorable depuis 1878. Le remarquable Crystal Palace fut construit à cette époque pour

servir de centre d'exposition en vue d'attirer à Toronto la foire de l'association agricole. Ce bâtiment a disparu depuis longtemps, mais on retrouve son cachet victorien dans le Music Building, le Bandshell et l'Horticultural Building.

Ce secteur accueille des expositions depuis 113 ans, attirant des générations de citoyens à ses principales attractions : deux expositions annuelles importantes — l'une marquant la fin de l'été, l'autre, le début de l'hiver.

Au sud des terrains de l'exposition se trouve la Ontario Place, le pendant ontarien d'Expo 67. Construite sur des pilotis et s'étalant sur trois îles artificielles, Ontario Place a été décrite par William Dendy et William Kilbourn (1986) dans *Toronto Observed* comme étant "conçue pour divertir plutôt qu'impressionner". Depuis 21 ans, Ontario Place attire les visiteurs, qui viennent voir ses expositions, admirer son cinéma son écran géant, jouir de la musique, du ballet et des concerts pop, au bord du lac.

Cependant, la splendeur de la Garrison Common d'antan a disparu : de nombreuses industries ont quitté le secteur et une grande partie des terrains sont restés vacants. Les endroits publics les plus utilisés, Exhibition Place et Ontario Place, sont réduits pendant la majeure partie de l'année à des hectares de terrains de stationnement déserts. Les importants corridors de transport divisent le secteur et coupent les liens au lac. Le Fort York est isolé, caché derrière la structure de béton de l'autoroute Gardiner, et le réseau de parcs du secteur n'est pas du tout ce qu'on appelle un réseau, mais plutôt une succession d'espaces verts sans lien réel.

Certaines parties du secteur sont dans un état lamentable; cependant, son emplacement stratégique, sa riche histoire et l'étendue des propriétés publiques qu'il renferme offrent d'immenses possibilités de régénération. La Garrison Common comprend une superficie de 308 hectares (760 acres), un secteur perché sur le bord de l'eau, manifestement en transition et nécessitant une remise en état.

Les quatre paliers de gouvernement, à l'instar du secteur privé, jouent un rôle dans le secteur de la Garrison Common. Lorsque la Commission royale s'est penchée sur le cas de la Garrison Common, il est vite devenu évident qu'il n'y avait aucune coordination d'activités; chaque intervenant clé a élaboré des plans et des projets qui, en majeure partie, étaient mis en oeuvre indépendamment des autres. Ce problème n'a rien de nouveau : depuis des décennies, on tente d'établir un nouveau plan pour le secteur, mais sans succès. Trois facteurs sont en cause : l'enchevêtrement des compétences, l'absence d'une stratégie de développement économique claire et le manque de coordination dans l'élaboration d'un plan physique — bref, l'absence d'une perspective commune.

Certaines parties du secteur sont dans un état lamentable; cependant, son emplacement stratégique, sa riche histoire et l'étendue des propriétés publiques qu'il renferme offrent d'immenses possibilités de régénération.

La Commission a examiné les problèmes et les difficultés reliés au secteur de la Garrison Common, et dans son rapport *Un point tournant* (1990), fait appel à l'élaboration d'un plan directeur intégré. En décembre 1991, Ruth Grier, ministre responsable de la région du Grand Toronto, a demandé officiellement à la Commission royale de mettre en oeuvre ce projet.

Un plan directeur offrirait une orientation concertée pour toutes les décisions en matière de politique, d'investissements et de conception, qui s'imposent afin de régénérer la Garrison Common. Selon la Commission, il fallait adopter une démarche concertée axée sur l'écosystème pour relever les défis fondamentaux que présente la Garrison Common. Les défis sont au nombre de six :

Ontario Place

1. Créer un riche milieu naturel et humain

La Garrison Common occupe une grande partie du secteur riverain central de Toronto, mais possède un éventail limité de milieux aquatiques et terrestres, et de cadres pour l'activité humaine. Plus du tiers de sa superficie est consacrée à des terrains de stationnement, des routes ou des terrains industriels non utilisés; 70 p. 100 de la ligne de rivage est bordée de structures. Le plan directeur assurerait la création et la gestion d'un écosystème sain et diversifié.

2. Faire de la Garrison Common une partie essentielle du milieu urbain environnant

Les terrains publics de la Garrison Common, à savoir Exhibition Place, Ontario Place et Fort York, sont insuffisamment utilisés; en fait, le nombre d'utilisateurs a diminué au cours des dix dernières années.

Le reste du secteur, c'est-à-dire les terrains industriels et ferroviaires, est en grande partie vacant. Les quartiers Niagara et Parkdale, qui bordent ce secteur, sont coupés de la Garrison Common et du lac Ontario par le corridor de transport. Le plan directeur faciliterait les liens entre la Garrison Common et le tissu urbain environnant, et il rehausserait le caractère unique de cet endroit.

3. Orienter les décideurs en matière d'infrastructures publiques et encourager les investissements dans l'aménagement privé.

On envisage d'importants investissements publics pour la Garrison Common, notamment le prolongement du LRT de Harbourfront depuis la rue Front, l'intégration des corridors du GO Transit et les modifications au corridor Gardiner/Lakeshore. On prévoit un nouveau centre du commerce international à l'Exhibition Place, d'importants changements sont en cours de réalisation pour l'exploitation de Ontario Place et l'on propose des améliorations pour le Fort York. Le secteur serait transformé de façon radicale par une planification concertée entre les divers organismes et par des initiatives du secteur privé découlant d'une perspective précise concernant le secteur.

4. Promouvoir l'essor économique de la région

Traditionnellement, la Garrison Common a joué un rôle exceptionnel, sur le plan commercial et touristique, dans l'économie régionale, provinciale et nationale. Cependant, si l'on veut que Toronto et l'Ontario demeurent concurrentielles à l'échelle internationale dans ces champs d'activité, il faut modifier et élargir considérablement ce rôle. Les attractions commerciales et touristiques de l'endroit sont en train d'être supplantées par des installations analogues situées dans d'autres secteurs. Le plan directeur mettrait l'accent sur l'élaboration d'un programme visant à industrialiser à nouveau le secteur et sur le développement stratégique des créneaux clés de l'économie régionale.

5. Rehausser le charme de la Garrison Common

La Garrison Common est exceptionnelle : admirablement située, jouissant de vues splendides sur le lac et d'un accès facile au lac, et comptant de nombreux bâtiments et paysages magnifiques; cependant, une grande partie de cette richesse est négligée et méconnue. Le plan directeur garantirait de façon constante le respect de normes élevées en matière de conception, d'agencement et d'aménagement paysager, et la recherche de la qualité de l'environnement comme étant un objectif en soi.

6. Coordonner l'aménagement à long terme de la Garrison Common

On n'a pas encore exploité les possibilités qu'offrent tous ces terrains publics en raison du trop grand nombre de gouvernements en cause dans le secteur. Il existe aujourd'hui une volonté manifeste d'établir une structure de gestion et d'aménagement coordonnée (et finalement unifiée); le plan directeur en constituerait l'assise.

PROCESSUS

Le *plan directeur préliminaire de la Garrison Common* (Berridge Lewinberg Greenberg, *et al.*, 1991) a été établi sous la direction d'un comité d'organisation composé de représentants des quatre paliers de gouvernement et de leurs comités et organismes respectifs. Les travaux ont été effectués par un groupe multidisciplinaire de consultants possédant une expertise en planification urbaine, en conception de l'environnement, en planification routière et en analyse économique. Ces intervenants ont rencontré régulièrement le comité d'organisation et ont tenu des réunions distinctes avec les représentants des propriétaires fonciers et des résidents du secteur.

Une démarche axée sur l'écosystème constitue le pivot essentiel de l'élaboration du plan directeur de la Garrison Common. Cela signifie que l'équipe de consultants a dû aller au-delà des problèmes immédiats et examiner les enjeux plus globaux qui touchent le secteur; il a fallu aussi qu'elle étudie les liens entre les environnements biophysiques et humains. L'élaboration du plan directeur repose sur le principe selon lequel il est essentiel d'intégrer les systèmes naturels au processus de planification afin de pouvoir créer un habitat humain qui soit sain.

En mettant en application la démarche axée sur l'écosystème à la Garrison Common, on rend possible un certain nombre de choix en matière de planification. Dans chaque cas, on a évalué l'incidence nette sur le système en entier — sur le plan environnemental, social et économique — ainsi que les avantages inhérents.

Le résultat des travaux des consultants ne constitue pas la «solution finale», mais plutôt un concept et une optique, c'est-à-dire un point de départ pour bâtir l'avenir du secteur. La réaction initiale qu'a suscitée la publication du rapport est certainement de bon augure pour un processus concerté et constructif réunissant les quatre paliers de gouvernement et leurs organismes. Il existe un appui considérable, non seulement pour l'idée et l'optique générales du plan directeur préliminaire, mais pour la formation de partenariats entre les intervenants, qui permettront de finaliser ce plan et de le mettre en oeuvre.

Définir un nouveau rôle pour la Garrison Common

Il a fallu commencer par l'analyse du rôle actuel de la Garrison Common et l'élaboration d'une stratégie visant l'essor économique du secteur. Cette stratégie repose sur la reconnaissance des possibilités du secteur à l'échelle internationale, régionale et locale; elle comporte les quatre principaux éléments suivants:

1. Développer le tourisme à l'échelle régionale et internationale

Il faut protéger la réputation de Toronto comme étant l'une des dix destinations touristiques les plus populaires en Amérique du Nord, au moyen d'une stratégie dynamique qui prévoierait l'aménagement de nouvelles attractions pour divertir les visiteurs. À l'exception du SkyDome, on n'a pas créé d'installation, d'événement ou d'aménagement notoire depuis le début des années 1980. La Garrison Common offre la possibilité de construire de nouveaux aménagements culturels, sportifs et récréatifs ainsi que de nouvelles attractions régionales (telles qu'un aquarium) et d'accueillir des festivals, par exemple le Caribana, Mariposa et un carnaval d'hiver.

2. Accroître le commerce, notamment à l'échelle régionale et internationale

Il faut rajuster les fonctions commerciales que remplit l'Exhibition Place essentiellement à l'échelle locale et régionale, afin qu'elles prennent une envergure internationale. On pourrait y parvenir, en partie, en créant un centre du commerce et d'exposition international, qui n'existe pas actuellement à Toronto. L'emplacement logique de ce centre est l'Exhibition Place.

La question fait actuellement l'objet d'une étude approfondie de la part d'un partenariat regroupant des intérêts des secteurs public et privé. Le projet actuel de la communauté urbaine de Toronto comporte la rénovation des bâtiments d'exposition existants et l'ajout de nouvelles salles d'exposition temporaires, totalisant environ 139 350 mètres carrés (1,5 million de pieds carrés) de surface. La planification détaillée se terminera au printemps de 1992 par la présentation d'un plan financier et conceptuel à la communauté urbaine de Toronto.

3. Industrialiser à nouveau les anciennes zones industrielles, en mettant l'accent sur les secteurs dynamiques de l'économie actuelle

Parmi les entreprises qui ont quitté la Garrison Common, on compte Massey-Ferguson, Inglis et Molson. Au cours des dix dernières années seulement, la perte d'environ 2 000 emplois dans le secteur — presque 15 p. 100 de la totalité des emplois — laisse vacants de grands terrains qui sont bien situés et qui offrent de grandes possibilités pour raviver la vocation industrielle de Toronto. Cette ressource pourrait servir à l'exploitation d'une nouvelle industrie de pointe englobant les secteurs de la fabrication, de la conception, du commerce et des services.

4. Agrandir des collectivités par l'expansion de quartiers résidentiels existants et la création de nouveaux quartiers.

La Garrison Common offre des possibilités intéressantes de créer de nouvelles collectivités résidentielles ainsi que de préserver et d'agrandir les quartiers résidentiels existants. Le quartier Bathurst-Spadina, situé sur les terrains ferroviaires, s'étendra vers l'ouest jusqu'à la rue Bathurst et il est possible de le prolonger vers l'ouest jusqu'aux terrains de la rue Fleet. Au nord du corridor ferroviaire, la configuration de base des rues et des espaces

Il faut protéger la réputation de Toronto comme étant l'une des dix destinations touristiques les plus populaires en Amérique du Nord, au moyen d'une stratégie dynamique qui prévoierait l'aménagement de nouvelles attractions pour divertir les visiteurs.

Édifice des Arts, des métiers et des hobbies, Exhibition Place

libres du quartier Niagara peut également prévoir un prolongement à l'ouest en direction de l'avenue Strachan, grâce aux terrains publics non utilisés ou aux terrains industriels vacants.

ENVIRONNEMENT

L'environnement aquatique est en piètre état le long du secteur riverain, et comme nous l'avons indiqué précédemment, un plan d'action correctrice est en cours d'élaboration en vue de restaurer la qualité de l'eau. Dans la Garrison Common, comme ailleurs le long du secteur riverain central, il y a dégradation de la qualité de l'eau et des habitats aquatiques : le lac et les sédiments de fonds sont contaminés par des nutriments, des métaux lourds et des substances chimiques organiques. Cette zone manque d'aires de fraye et d'alimentation pour les poissons; cependant, il est possible d'améliorer l'habitat entre les brise-lames et dans les lagons de Ontario Place. En raison de l'absence de lien étroits entre les habitats terrestres et de la diversité restreinte des communautés végétales, les paysages sont stériles, la faune et les oiseaux pouvant difficilement y survivre sans la protection qu'aurait assurée un microclimat, et n'offrent que peu d'intérêt visuel.

Il est possible qu'il y ait contamination du sol des corridors de transport, aires créées par suite de remblayage dans le lac, et des terrains consacrés auparavant à des fins industrielles. De grandes aires de stationnement à ciel ouvert créent des problèmes de soulèvement de poussière, et la circulation dans le corridor de transport constitue une source importante de pollution atmosphérique dans le secteur.

Les projets de régénération du milieu naturel de la Garrison Common comprennent des stratégies d'amélioration de la qualité de l'eau et des espaces libres. La reconfiguration des brise-lames et du rivage dans cette zone et dans les secteurs adjacents résulterait en la création d'une série d'habitats aquatiques, notamment de terres humides et de plages. Ces modifications permettraient d'améliorer l'accès de l'endroit au public et la qualité du séjour des visiteurs sur le sentier riverain. Les terres humides amélioreraient les habitats aquatiques et la qualité de l'eau en retenant les sédiments et le surplus de nutriments. La construction de bassins de rétention des eaux pluviales rehausserait la qualité de l'eau dans les zones situées à proximité du rivage.

Il existe de nombreux projets d'amélioration de la qualité et de la diversité des espaces libres et de leur interrelation, en vue de créer un «réseau vert» qui relie les divers espaces libres de ce secteur. Le sentier riverain assurerait les liens est-ouest et améliorerait l'accès au rivage du lac Ontario. Selon un des scénarios possibles, le sentier longerait le périmètre des Îles à Ontario Place. Un «parcours de canotage» ferait la liaison entre la rivière Humber et le Western Gap, et pourrait aussi relier les Îles de Toronto et la rivière Don.

On propose la construction d'un sentier dans la Garrison Common, en partant du nord du parc Coronation jusqu'au parc Trinity Bellwoods, en vue d'instaurer un lien nord-sud fort avec le lac. Ce sentier longerait une suite de parcs et d'espaces libres existants ou proposés; on y créerait un rappel symbolique du ruisseau Garrison, dans le secteur où le ruisseau et le ravin existaient auparavant, par une série de bassins de retenue des eaux pluviales, par des travaux de terrassement et par la restauration de la végétation au moyen d'espèces indigènes des boisés et des prés.

En relocalisant plus à l'ouest la ligne Georgetown du réseau GO, on permettrait l'établissement d'espaces verts faisant la liaison avec le ruisseau Black sur l'emprise du chemin de fer existante.

Fort York serait ainsi mieux relié au parc Trinity Bellwoods au nord, au SkyDome et à la tour du CN à l'est, à l'Exhibition Place à l'ouest et au lac au sud. En aménageant le rivage du lac Ontario, on lui rendrait son cachet d'origine, et on pourrait y intégrer des éléments qui symbolisent l'eau et les plages de galets, ainsi qu'une promenade en planches qui relie les berges au parc Little Norway et au Western Gap; de plus, on pourrait déplacer dans le secteur de Fort York le phare Queen's Quay d'origine, situé actuellement dans le parc Gore.

La vaste étendue d'asphalte que l'on trouve actuellement à l'Exhibition Place serait diminuée et aménagée. À l'extrémité ouest de l'Exhibition Place, il faudrait conserver l'intégrité de ces paysages classiques et les mettre en valeur par la création d'autres pavillons dans le parc et d'aménagements paysagistes appropriés.

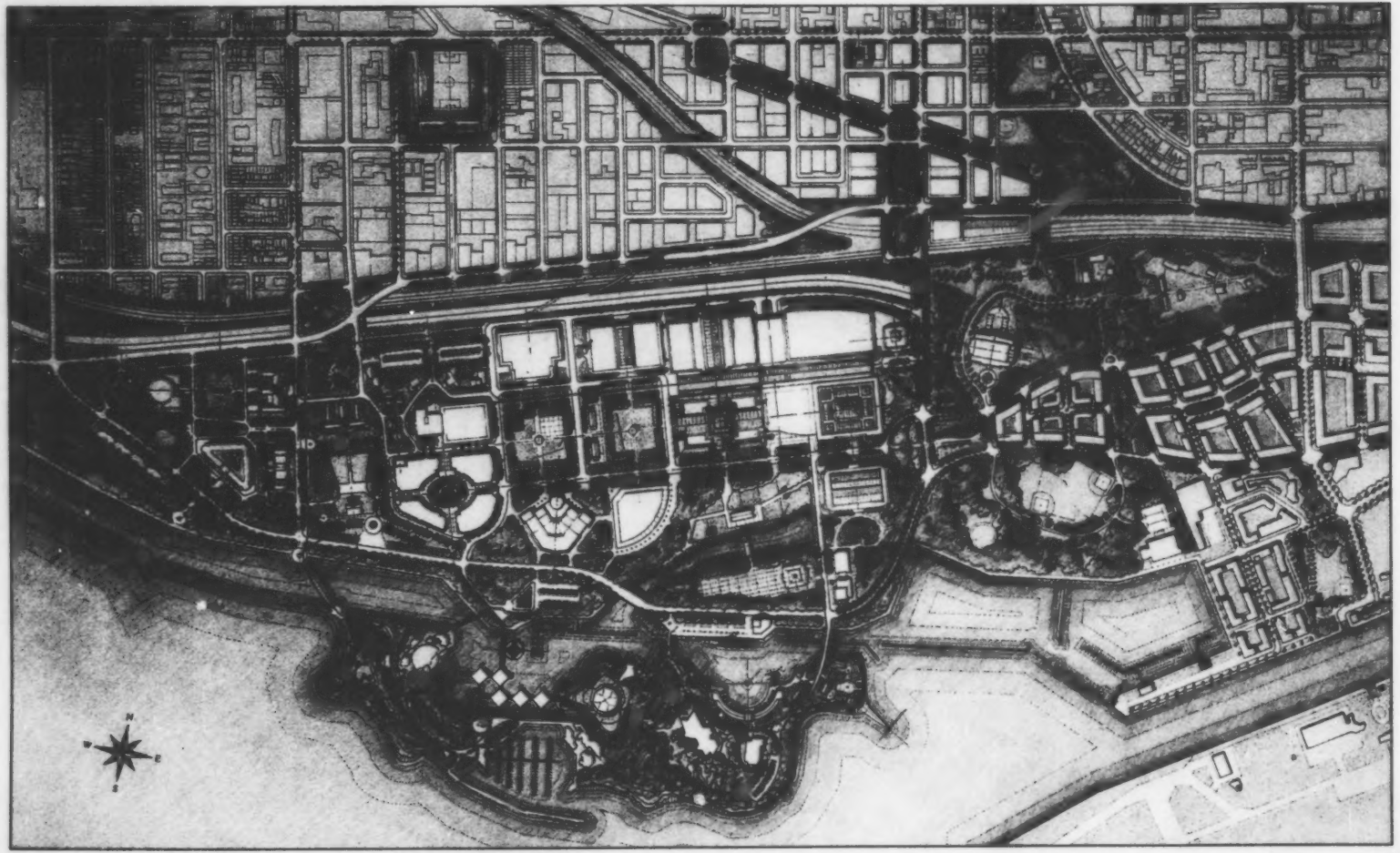
Utilisation des terres

Le plan propose de maintenir et de renforcer la vocation récréative et la fonction de parc de Ontario Place, de l'Exhibition Place, du parc Coronation et de Fort York. L'extrémité est de l'Exhibition Place serait réaménagée en profondeur, avec la création d'un centre du commerce international plus avant-gardiste, conçu de façon à compléter le parc environnant. On construirait des édifices intercalaires sur d'autres terrains publics importants, dont la hauteur et le style correspondent aux infrastructures en place.

Avec l'influence exercée au nord par le centre de commerce, il se présenterait des occasions importantes d'élargir le champ des activités de Ontario Place. Le «Waterfront Village», exploité tout au long de l'année et doté de restaurants, de boutiques, d'un hôtel et d'un nouveau musée maritime, apporterait une certaine diversité aux installations.

Les terrains de la rue Fleet seraient l'emplacement d'un aménagement mixte à vocation commerciale et résidentielle de moyenne hauteur, servant de transition entre

Figure 10.1 Plan directeur préliminaire



l'aménagement d'immeubles de grande hauteur proposé pour les terrains ferroviaires et l'environnement de type «parc» de Fort York, de Ontario Place et de l'Exhibition Place.

Il y aurait revitalisation de la Northern Reindustrialization Area à l'ouest de l'avenue Strachan, principalement par des industries rattachées au domaine des expositions commerciales, comme l'imprimerie, le graphisme, le cinéma et les communications. À l'est de Strachan, on envisage l'aménagement d'un secteur semblable à la rue Fleet, à vocation à la fois résidentielle et commerciale. La hauteur des édifices et la densité d'aménagement diminueraient en direction nord et est pour s'harmoniser avec les quartiers Niagara et Parkdale actuels.

TRANSPORT

L'un des paradoxes de la Garrison Common tient du fait qu'elle comporte des possibilités de transport exceptionnelles, tout en ayant une accessibilité restreinte. Les principaux corridors ferroviaires et routiers divisent le district en deux, mais il est difficile d'y accéder à pied, à bicyclette ou même en voiture. Les routes qui traversent le secteur pour desservir le centre-ville entravent considérablement les déplacements dans la Garrison Common elle-même, et elles ont des répercussions négatives sur ses installations.

L'un des paradoxes de la Garrison Common tient du fait qu'elle comporte des possibilités de transport exceptionnelles, tout en ayant une accessibilité restreinte. Les principaux corridors ferroviaires et routiers divisent le district en deux, mais il est difficile d'y accéder à pied, à bicyclette ou même en voiture.

Les solutions préconisées aux problèmes de transport pour la Garrison Common sont celles qui gravitent autour d'au moins quatre projets importants qui sont actuellement à l'étude et qui auraient une incidence sur le secteur en cause. Parmi ces projets, on compte la reconfiguration de l'autoroute Gardiner/Lakeshore, le prolongement de la rue Front vers l'ouest, la possibilité d'un nouveau tracé pour les deux lignes principales du réseau GO avec la construction d'une nouvelle gare ferroviaire fusionnée, et enfin le prolongement du métro léger (LRT) qui dessert Harbourfront.

En ce qui a trait à l'autoroute Gardiner, on préconise la solution prévoyant le maintien du tracé actuel, mais le déplacement et la modification de certains tronçons de l'autoroute, du moins entre l'avenue Strachan et la rue Bathurst; en effet, ce tronçon a des répercussions néfastes sur le Fort York, tant du point de vue visuel et physique que psychologique. Le prolongement de la rue Front doit se faire vers l'ouest à partir de l'avenue Strachan, en vue de faire la liaison avec le boulevard Lake Shore, à l'ouest de l'Exhibition Place. Ce prolongement améliorerait l'accès à la zone de réindustrialisation du nord et permettrait de réduire le boulevard Lake Shore de six à quatre voies, transformant ainsi ce boulevard en une promenade riveraine panoramique. Il faudrait également diminuer les limites de vitesse et favoriser la traversée des piétons au moyen de feux de circulation.

La Garrison Common profiterait grandement du nouveau tracé proposé pour la ligne Georgetown du réseau GO. Le plan directeur préliminaire de la Garrison Common propose une gare du GO Transit unique, intégrée, desservant à la fois les corridors ferroviaires Lakeshore et Georgetown qui serait bâtie juste au nord de l'extrémité est des terrains de l'Exhibition Place et qui permettrait aux usagers du réseau une liaison directe avec le centre de commerce. La ligne Georgetown faisant le lien avec l'aéroport international Lester B. Pearson constituerait une composante importante de l'infrastructure de transport pour la Garrison Common et pour Toronto.

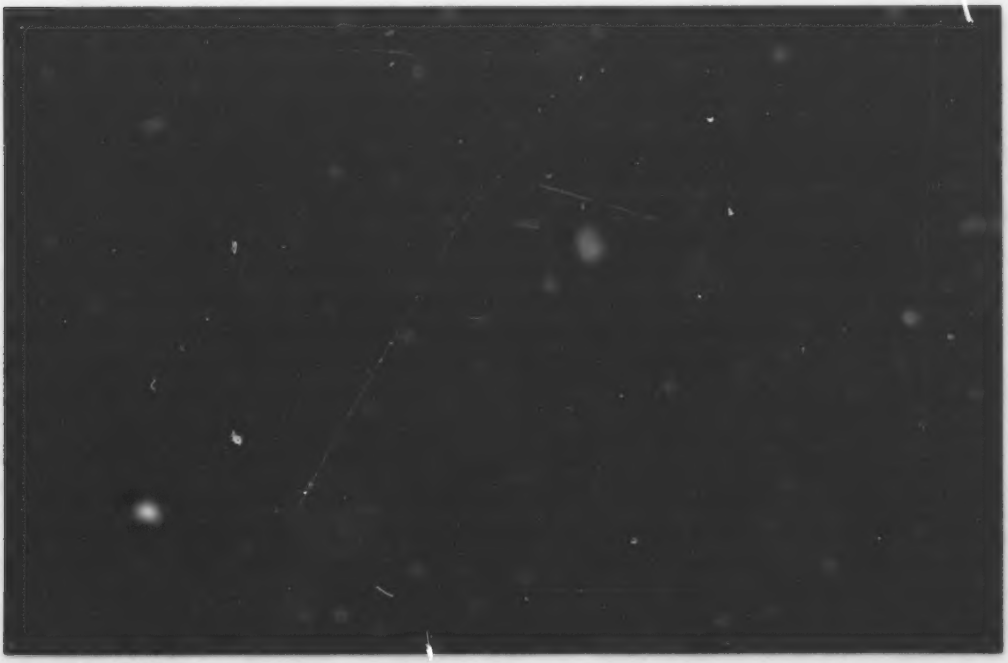
Le prolongement du métro léger (LRT) de Harbourfront le long du secteur riverain

signifiera une meilleure accessibilité aux installations récréatives de la Garrison Common. Étant donné que les installations de l'exposition et du centre de commerce attirent un grand nombre de visiteurs, il se peut que l'on doive finalement construire un système de transport de passagers reliant la Ontario Place et l'Exhibition Place. Pour favoriser l'utilisation de Ontario Place tout au long de l'année, on devra améliorer le système de circulation afin d'en faciliter l'accès à pied, à bicyclette et en voiture. Les ponts d'accès, qui donnent lieu, à l'heure actuelle, à des embouteillages de piétons, doivent être repensés afin de stabiliser le débit de la circulation.

La plupart des grands parcs de stationnement à ciel ouvert qui sont si nombreux dans la Garrison Common devront sans doute être déplacés. On doit s'employer à améliorer le transport en commun et à inciter les gens à l'utiliser. Certains parcs-autos à ciel ouvert de l'Exhibition Place et de Ontario Place — les petits parcs bien aménagés — doivent rester en place, et l'on pourrait créer des parcs de stationnement servant en dehors des périodes d'affluence, au nord des voies ferrées.

La ligne Georgetown faisant le lien avec l'aéroport international Lester B. Pearson constituerait une composante importante de l'infrastructure de transport pour la Garrison Common et pour Toronto.

Étant donné que la Garrison Common est actuellement privée d'un réseau de rues locales, il a été proposé d'étendre jusque dans le secteur la grille urbaine de rues couvrant le nord et l'est. La rue Fleet elle-même disparaîtrait et The Esplanade se prolongerait jusqu'à Princes' Gates. Le tracé du boulevard Lake Shore serait légèrement modifié afin de créer le Princes' Gates Square, en face de l'entrée est de l'Exhibition Place. À l'intérieur des portes, le boulevard Princes s'étendrait vers l'ouest, constituant un élément



Utilisation des terres de la Garrison Common

d'organisation solide pour les structures et les activités futures.

Éléments historiques

Outre les propositions déjà mentionnées concernant la revalorisation et la restauration d'éléments historiques de la Garrison Common, des espaces libres feraient la liaison avec le parc Trinity Bellwoods et vers le nord-ouest, le long du réseau GO, rappelant symboliquement le ruisseau Garrison, et rejoindraient le ruisseau Black. Le fait d'intégrer des plans d'eau dans l'Exhibition Place, le Princes' Gates Square et Fort York rappellerait les liens historiques avec le littoral d'origine du lac Ontario.

On pourrait donner à Fort York la prééminence et le cadre qu'il mérite en l'intégrant dans le réseau d'espaces verts de la Garrison Common, en relocalisant la Gardiner, en améliorant l'accès à cet endroit, en établissant des liens symboliques avec le lac dont il était autrefois la sentinelle, et en créant de meilleurs corridors visuels. Le manège militaire de Fort York pourrait servir d'entrée principale au parc de Fort York, et devenir un musée militaire plus élaboré pour Toronto.

Il existe dans le secteur un grand nombre d'édifices historiques que l'on doit préserver et réutiliser. À l'Exhibition Place, il serait souhaitable d'intégrer le Horse Palace (palais équestre) et le Coliseum dans le nouveau centre de commerce. Les beaux édifices situés à l'extrémité ouest de l'Exhibition Place sont malheureusement sous-utilisés, et ils méritent d'être occupés en permanence. Ils pourraient servir, notamment, comme centre des arts visuels, pour des institutions culturelles, éducatives et environnementales, comme aquarium ou comme siège permanent d'institutions culturelles importantes telles que l'Ontario College of Art.

Il faut déménager le musée maritime (Maritime Museum); il est situé trop loin du secteur riverain et l'espace consacré actuellement aux expositions est trop restreint. Ces réaménagements permettraient l'utilisation des Stanley

Fort York

Barracks à d'autres fins, peut-être comme centre de réunion et de réception au caractère unique, qui serait valorisé par la restitution du cachet original du bord de l'eau.

Parmi les autres édifices qui ont un potentiel de réutilisation, on compte le HMCS York, de même que certains des derniers bâtiments industriels du secteur.

Mise en oeuvre du plan

Les membres de la Commission royale, en collaboration avec des représentants de quatre paliers de gouvernement et de leurs comités et organismes respectifs, ont élaboré un plan directeur préliminaire visant à orienter le processus décisionnel et la planification relatifs à la Garrison Common. Toutefois, les défis les plus importants sont encore à venir. La mise en oeuvre d'un plan directeur intégré pour la Garrison Common devra passer par un processus qui mette un frein à la fragmentation actuelle des compétences, et qui évite

Tandis que les réseaux urbains existent dans l'espace et le temps, les partenariats centrés sur l'urbanisation renferment les liens potentiels nécessaires pour animer ces réseaux. Ces partenariats peuvent revêtir un caractère gouvernemental et non gouvernemental, consister en associations professionnelles, techniques et de bénévoles, représenter des entreprises, des institutions et des secteurs non structurés. Les partenariats peuvent exister de façon permanente ou temporaire, ils peuvent être le moyen prévu légalement ou découler du désir orienté précisément vers l'atteinte d'objectifs communs. Ils peuvent exister à l'échelle locale comme ils peuvent avoir une envergure internationale.

Jacobs, P. 1991. *Sustainable urban development.* Montréal: Third Summit of the World's Major Cities.

les incertitudes, les lenteurs et le manque de coordination inhérents aux processus d'approbation traditionnels. La première étape consiste à soumettre le plan à un examen public et gouvernemental approfondi.

Recommendation

70. La Commission royale recommande que des audiences publiques intégrées soient tenues pour permettre l'examen du Plan directeur préliminaire applicable à la Garrison Common. Ce sont les gouvernements et les organismes participants qui doivent parrainer ces audiences.

Au cours de l'étude qui a porté sur la Garrison Common, le gouvernement ontarien et la communauté urbaine de Toronto ont envisagé de soumettre leur candidature pour l'Expo '98, une exposition universelle de classe B. Par ailleurs, on a récemment étudié la possibilité d'être l'hôte d'une exposition en 1996; l'éventualité de donner à la Garrison Common une notoriété internationale est un argument en faveur de la nécessité d'assurer une planification environnementale, des constructions et une conception paysagère répondant à des normes très élevées. Cette éventualité concentre l'attention sur l'obligation de dépasser les processus complexes d'approbation qui régissent actuellement cet emplacement en vue de réévaluer les responsabilités indépendantes, et souvent contradictoires, des divers organismes gouvernementaux, et de tendre vers une planification et une mise en oeuvre globales.

Recommendation

71. La Commission royale recommande que les résultats des audiences soient soumis aux gouvernements fédéral et provincial, à la communauté urbaine de Toronto, à la ville de Toronto, et aux groupes d'intérêt du secteur privé aux fins d'évaluation en regard du programme quinquennal de construction d'installations permanentes visant à régénérer la Garrison Common. Un tel programme doit comprendre les éléments suivants :

- des projets visant à améliorer la qualité de l'eau et la diversité des espaces libres dans le secteur;
- des améliorations au réseau de sentiers actuel dans le secteur riverain et des liaisons vers le nord jusqu'au parc Trinity Bellwoods (la Garrison Trail);
- une nouvelle gare ferroviaire du réseau GO pour desservir à la fois la ligne Lakeshore et le nouveau tronçon de Georgetown, pour assurer la liaison avec l'aéroport international Lester B. Pearson et avec le centre de commerce de l'Exhibition Place;
- un centre de commerce à l'extrémité est de l'Exhibition Place, et la

concentration des efforts sur l'utilisation permanente et diversifiée de bâtiments actuellement sous-utilisés;

- des liaisons améliorées à Ontario Place pour les piétons et les cyclistes, l'aménagement d'un village du secteur riverain et du musée maritime et un complexe cinématographique à écran géant;
- des programmes visant à améliorer l'accessibilité et l'utilisation tout au long de l'année de tous les aménagements publics de la Garrison Common.

LA BAIE DE TORONTO

La baie de Toronto est située dans un décor extraordinaire : ses 400 hectares (1 000 acres) d'arrière-port sont entourés d'un parc insulaire de 250 hectares (625 acres), d'un aéroport régional pittoresque et d'un port en pleine activité; on y trouve également la porte d'entrée historique qui s'ouvre sur le centre-ville de Toronto, d'où l'on peut se rendre jusqu'à la rue Front, où se situait le rivage autrefois.

Cette baie est surnommée la «Toronto's waterfront piazza» («piazza du secteur riverain de Toronto»). Cette appellation nous rappelle l'importance des points de vue dans l'art de créer des lieux urbains. Autour de la baie de Toronto, et à l'intérieur de celle-ci, on peut contempler quelques-unes des vues les plus spectaculaires de la région, que l'on regarde de la ville vers l'extérieur, en direction du lac, ou que l'on admire la ville depuis les Îles, la flèche ou le lac Ontario lui-même.

Les différents lieux de la baie de Toronto — différents autant par leurs caractéristiques que par leur fonction — subissent des modifications fondamentales depuis les 25 dernières

La «piazza du secteur riverain de Toronto

années, et le secteur en est transformé. Nous aborderons leur histoire, les forces de transition actuelles et leurs rôles futurs éventuels dans l'ordre suivant :

- les terrains ferroviaires, qui commencent à former des quartiers distincts : City Place, Southtown, le secteur de la gare Union/ Central Bayfront, et le parc Central en devenir;
- les terrains de Harbourfront, qui ne représentent plus une enclave isolée, mais qui commencent à s'intégrer aux secteurs environnants;
- le Toronto Island Airport;
- le parc et la collectivité des Îles de Toronto.

LES TERRAINS FERROVIAIRES

Dans son rapport *Un point tournant* (1990), la Commission royale analyse les trente années d'histoire houleuse qui entourent le projet de réaménagement des terrains ferroviaires; elle y discute les grandes lignes du plan d'aménagement de ces terrains (Part II Railway Lands Plan) déposé en 1985 et adopté par le conseil municipal et les entreprises ferroviaires. Compte tenu des changements survenus dans ce secteur, dans le district financier et dans les secteurs environnants, la Commission conclut à la nécessité de réexaminer ce plan.

En mai 1990, le conseil municipal de la ville de Toronto a demandé au commissaire à la planification et au développement de mener cette étude, en conformité avec les exigences de la *Loi sur l'aménagement du territoire* et les dispositions du plan lui-même.

SURVOL HISTORIQUE

Les discussions sur l'avenir des terrains ferroviaires ne constituent pas un phénomène récent, bien au contraire; l'idée d'enlever 80 hectares (200 acres) de voies ferrées séparant le lac de la ville représente, depuis les 30 dernières années, un défi quasi continuel, mais certainement pas unique à Toronto, pour les planificateurs, les architectes, les promoteurs, les citoyens et les politiciens. Toutefois, il est vital de connaître l'histoire de ces terrains pour comprendre la situation actuelle et les perspectives d'avenir.

Le premier rapport important consacré à ces terrains s'intitule *The Core of the Central Waterfront* et a été préparé en 1962 pour le City of Toronto Planning Board (bureau de planification de la ville de Toronto); ce rapport propose de recouvrir d'une plate-forme le corridor ferroviaire et d'agrandir la gare. Cette idée a été reprise dans le *Plan for Downtown Toronto* de 1963, adopté finalement par le conseil municipal en 1965. À cette époque, le CN et le CP construisaient tous deux de grandes gares de marchandises dans les banlieues et, en 1968, ils déposaient conjointement le rapport d'une étude sur les terrains destinés au réaménagement, intitulé *Metro Centre*. Dans ce document, les entreprises ferroviaires recommandent la relocalisation du corridor ferroviaire, la démolition de la gare Union et la construction d'une nouvelle gare intermodale parallèlement à un aménagement commercial et résidentiel de grande envergure. C'est ainsi que s'est amorcé, il y a trois décennies, un débat qui perdure jusqu'à ce jour.

L'idée d'enlever 80 hectares (200 acres) de voies ferrées séparant le lac de la ville représente, depuis les 30 dernières années, un défi quasi continuel pour les planificateurs, les architectes, les promoteurs, les citoyens et les politiciens.

Les arguments actuels, bien que persuasifs, ne sont que la formulation récente d'une controverse très ancienne; la ville de Toronto a pris naissance près du lac, et l'aménagement du secteur riverain constitue depuis le début un facteur important et controversé dans l'évolution de la ville.

Presque tout le secteur riverain central, depuis la rue Front, a été créé de toutes pièces par le remblayage du lac, que l'on entreprend dès les débuts de la ville; en 1830, en raison des

préoccupations des citoyens concernant l'utilisation du secteur riverain ainsi que l'accès à cet endroit, le conseil municipal de l'époque demande que lui soient accordés les titres de propriété des terrains riverains, au sud de l'ancien rivage, en vue d'y aménager une promenade publique d'une largeur de 30 mètres (100 pieds), bordée d'arbres. En raison de disputes entre la municipalité et divers intérêts privés, il faudra attendre encore vingt ans avant la construction de cette route, The Esplanade. Toutefois, moins de deux ans après l'ouverture de The Esplanade en 1854, la ville de Toronto en cède une bande située au sud et d'une largeur de 12 mètres (40 pieds) aux Chemins de fer nationaux du Canada (aujourd'hui, le CN).

En 1855, une nouvelle gare est construite à l'intersection des rues Front et Bay. Le remblayage du lac continue de façon sporadique pendant encore un demi-siècle, pour les secteurs ferroviaire, maritime et industriel. Les nombreuses voies ferrées orientées est-ouest qui traversent la partie sud de la ville bourdonnant d'activités font naître des passages à niveau dangereux et peu commodes sur les rues York, Bay et Yonge. Un pont est construit sur la rue York en 1892, au-dessus des voies ferrées, pour permettre aux piétons et aux véhicules de se rendre dans le secteur riverain et pour réduire l'effet de barrière des voies ferrées.

En 1904, la gare est rasée par les flammes lors du grand incendie de Toronto. Entre 1905 et 1924, les discussions se poursuivent entre CP Rails, les Chemins de fer nationaux, la ville, les Toronto Harbour Commissioners (THC) et le gouvernement fédéral sur la conception et l'emplacement de la nouvelle gare ainsi que sur le choix d'un corridor ferroviaire surélevé ou souterrain.

Les Chemins de fer nationaux, contrairement à CP Rails, appuient l'idée de surélever les voies ferrées sur un viaduc chevauchant les rues York, Bay et Yonge. Par conséquent, CP décide de construire sa propre gare (qui sera ensuite abandonnée) au coin des rues Summerhill et Yonge.

En 1924, une commission indépendante recommande la construction du viaduc, et le corridor ferroviaire est alors relevé de quelques six mètres (20 pieds). Il y a inauguration en 1927 de la gare Union telle que nous la connaissons

Feuler traversant les voies ferrées sur la rue Bay, à l'été de 1912

aujourd'hui, et plus de 40 hectares (100 acres) de nouveaux terrains au sud de la gare sont consacrés au triage. On aménage également la voie de déviation qui passe sur un viaduc surélevé et qui longe la limite sud des terrains, pour le transport des marchandises, et on remblaye les abords pour former un accotement d'une hauteur de six mètres (20 pieds).

Au cours des années 1930, et pendant les trois décennies qui ont suivi, la THC poursuit son programme intensif de remblayage au sud des terrains ferroviaires, à des fins industrielles et portuaires. (Ironiquement, juste au moment où les compagnies de chemins de fer planifient la relocalisation de leurs gares de marchandises vers les banlieues, la communauté urbaine de Toronto, acceptant le statu quo, construit l'autoroute Gardiner, formant ainsi une autre barrière dans le secteur riverain.) Le boulevard Lake Shore est construit et, en 1963, on inaugure l'autoroute Gardiner. Tous ces obstacles, que l'on connaît si bien aujourd'hui et qui bloquent l'accès au secteur riverain, sont solidement établis : le corridor ferroviaire et les gares de triage se trouvent sur des remblais, à six mètres (20 pieds) au-dessus du niveau du lac, et le corridor Gardiner/Lake Shore est opérationnel.

Les années 1970

À partir de la fin des années soixante, le CN et le CP créent conjointement le Metro Centre, société d'aménagement qui présente au conseil municipal un plan concernant les terrains appartenant au CN, au CP, à la THC, à la ville de Toronto, à la communauté urbaine de Toronto et au gouvernement fédéral. Comme il fallait s'y attendre, les questions de propriété et de contrôle des terrains ont toujours contrecarré les plans.

Metro Centre poursuit pendant quatre ans la négociation de sa proposition avec la ville de Toronto, la communauté urbaine de Toronto et le gouvernement provincial; dès 1972, la Commission des affaires municipales de l'Ontario approuve le plan. La même année, on commence la construction de la tour du CN.

En novembre 1974, le CN met en veilleuse le projet de la société d'aménagement, le CP ayant déjà rompu l'entente de partenariat.

En janvier 1976, le conseil municipal de Toronto adopte le nouveau Central Area Plan, qui préconise la réalisation d'études spéciales des terrains ferroviaires. À la Commission des affaires municipales de l'Ontario, les sociétés ferroviaires font valoir que ce plan est inacceptable, et, en janvier 1978, le conseil municipal de Toronto propose des modifications pour tenir compte des objections des sociétés. Deux nouvelles études sont présentées, *The Railway Lands: Basis for Planning* et *The Railway Lands: Proposed Goals and Objectives*, qui sont adoptées par le conseil municipal après quatre mois de pourparlers publics.

Les années 1980 et 1990

Une fois le Central Area Plan approuvé par la Commission des affaires municipales en juin 1978, un comité directeur des terrains ferroviaires (le Railway Lands Steering Group) est créé et l'honorable John Clement, alors membre du Cabinet ontarien, en est le président; ce comité réunit des représentants de tous les paliers de gouvernement et des chemins de fer, et est chargé d'effectuer des études détaillées et de coordonner les efforts des nombreuses parties intéressées. En mai 1982, le service de planification et d'aménagement de la ville soumet un rapport provisoire qui donne lieu à la formulation officielle du nouveau Railway Lands Part II Plan.

Le rapport final du plan officiel sur les terrains ferroviaires et du règlement de zonage est soumis au conseil municipal de Toronto en juillet 1985, suivi en août d'un rapport sur le Memorandum of Conditions, qui traite de la mise en oeuvre du plan (échange de terrains, infrastructure, partage des frais, etc.).

Le plan établit la politique du conseil municipal à propos des terrains ferroviaires de la façon suivante :

> Ces terrains doivent être aménagés en tant que partie intégrante du Centre de Toronto, afin de réduire le plus possible les

effets de barrière engendrés par le corridor routier et ferroviaire et pour relier le centre-ville au secteur riverain.

Ces terrains doivent répondre à un large éventail de besoins d'ordre commercial, résidentiel, institutionnel, culturel, récréatif et paysager, tout en assurant des services de transport efficaces et rentables, notamment des services ferroviaires interurbains et de banlieue.

Le plan divise les 81 hectares (200 acres) de terrains ferroviaires en 14 districts où l'on peut prévoir de fortes densités, surtout à l'extrémité est, où l'on envisage un prolongement du district financier, et où les édifices pourraient atteindre une hauteur comparable à celle des édifices du district financier.

Un aspect important du processus d'approbation est l'adoption de règlements de suspension (désignation «H») par le conseil municipal, qui nécessitent l'étude des questions relatives à l'environnement et au transport avant que les terrains visés ne soient aménagés. Le conseil considère cet aspect comme étant «essentiel à un urbanisme rationnel et à un aménagement échelonné des terrains ferroviaires».

En janvier 1985, le premier ministre Davis annonce la construction d'un nouveau stade de base-ball couvert sur les terrains ferroviaires. Le conseil municipal a déjà adopté le Part II Plan, les règlements de zonage et le Memorandum of Conditions, et, en mars 1986, il approuve les règlements et les accords relatifs au stade. Tous ces règlements font l'objet d'un débat à la Commission des affaires municipales de l'Ontario à l'été de 1986 et sont approuvés en décembre de la même année.

En 1988, le CN et la Marathon Realty, filiale immobilière de CP, soumettent séparément leur candidature pour aménager certaines parties de ces terrains et demandent que la désignation H soit enlevée complètement des terrains ferroviaires. Au début de l'année suivante, incapables d'obtenir une réponse de la ville, les candidats font appel devant la Commission des affaires municipales de l'Ontario, demandant une audience, que la Commission fixe en septembre 1990. Mais en avril, le conseil de ville demande à son commissaire à la planification et au développement de lui remettre un rapport sur le traitement des candidatures relatives aux terrains ferroviaires. Le 25 mai 1990, le commissaire présente un rapport

Les terrains vacants offrent de nouvelles possibilités d'aménagement

dans lequel il recommande que le Official Plan Part II relatif à ces terrains soit examiné, afin de prendre en considération les répercussions de nombreux changements survenus depuis son adoption.

L'examen fait par la ville n'a nullement pour but de tout recommencer à zéro, mais bien d'évaluer les améliorations possibles applicables au plan de 1985, en tenant compte des cinq objectifs principaux suivants :

- améliorer la qualité de l'environnement physique;
- convertir les utilisations commerciales en utilisations résidentielles, lorsque c'est possible;
- déterminer des emplacements pour les services à la collectivité (écoles et centre communautaire);
- refléter l'évolution, depuis 1985, des connaissances et de la compréhension des besoins et des processus environnementaux;
- déterminer le potentiel en matière d'aménagement et les emplacements où l'on peut construire par-dessus le corridor ferroviaire, et profiter de l'occasion pour donner au côté sud de la gare Union un portail public, faisant ainsi de cette gare une porte d'entrée sur le centre du secteur riverain.

Parmi les modifications apportées depuis d'adoption du plan, on compte les suivantes :

- des mesures visant à renforcer le domaine public, comme la concentration des efforts sur les rues orientées nord-sud, des marges de recul plus importantes et plus de plantation d'arbres, afin de créer une infrastructure plus agréable pour le piéton et pour établir de meilleures conditions d'ensoleillement;
- la réduction de la densité et de la hauteur permises pour les aménagements, dans la même optique que les mesures préconisées ci-dessus;
- la conversion d'utilisations commerciales en utilisations résidentielles, lorsque c'est possible, afin de favoriser un meilleur équilibre entre les habitations et les lieux de travail dans la ville et la région;
- l'agrandissement du parc Central à côté du SkyDome, englobant le bâtiment Roundhouse;
- un emplacement amélioré pour le parc communautaire à l'extrémité ouest des terrains et la désignation d'emplacements réservés à des écoles le long de ce parc;
- une conception urbaine améliorée autour de la gare Union;
- de meilleures stratégies sur la conservation de l'eau, l'efficacité énergétique, la gestion des eaux pluviales et des eaux souterraines, la gestion des déchets ainsi que sur le chauffage et la climatisation dans le district.

Dans l'ensemble, ces révisions réduisent d'environ 30 p. 100 l'espace réservé à l'aménagement, soit de 371 600 mètres carrés (quatre millions de pieds carrés) pour les utilisations commerciales et de 278 700 mètres carrés (trois millions de pieds carrés) pour les utilisations résidentielles. Elles permettent également de meilleurs liens entre les terrains ferroviaires et le secteur riverain, en facilitant l'accès pour les piétons, en améliorant les réseaux d'espaces verts et d'espaces libres du côté de Harbourfront, et à l'intérieur de ce secteur, jusqu'au bord de l'eau. Conformément à l'entente-cadre, les modifications apportées touchent également la relocalisation de la section surélevée de l'autoroute Gardiner et son tracé.

L'un des propriétaires, la Marathon Realty, prend également des dispositions relatives à ces modifications, en proposant de commencer l'aménagement au nord du boulevard Bremner. Cette étape, en plus des dispositions concernant des marges de recul que l'entreprise prévoit aménager, permettra de résoudre la question de l'autoroute Gardiner dans ce secteur grâce aux facteurs temps et espace.

À mesure que les plans se précisent, il devient évident que les terrains ferroviaires peuvent se diviser presque naturellement en trois, peut-être quatre, quartiers ou secteurs distincts. Ce sont les suivants :

- **CityPlace** : ce sont des terrains des Immeubles CN, situés à l'ouest de la rue John jusqu'à la rue Bathurst. On peut atténuer la vocation commerciale de ce secteur pour lui donner un caractère plus résidentiel, à la condition que les révisions de la ville soient acceptées par la Commission des affaires municipales de l'Ontario.
- **Central Park** : cette zone comporte des installations et des aménagements publics qui sont situés entre la rue John et la rue Simcoe, et elle englobe la tour du CN, le SkyDome, le Palais des congrès de la communauté urbaine de Toronto, le parc (en devenir) et le musée Roundhouse.
- **Southtown** : ces terrains appartiennent à la Marathon Realty et s'étendent de la rue Simcoe à la rue Bay; ils représentent principalement le prolongement du district financier vers le sud.
- **Quartier de la gare Union** : la gare intermodale centrale et le point d'échange de la région, qui représente une liaison majeure pour les piétons et les usagers du transport en commun entre le centre-ville et le secteur riverain.

Les valeurs et les intérêts publics inhérents à deux de ces emplacements, le parc Central et le quartier de la gare Union, méritent certains commentaires.

Le parc Central

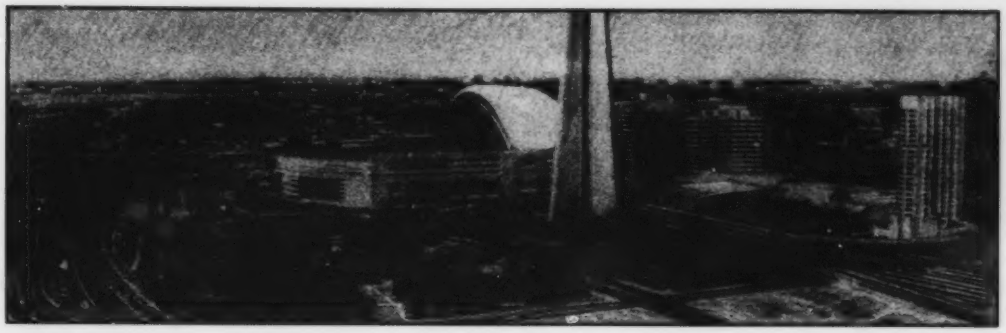
Il se dégage de tous les plans, modifications et négociations, que la ville de Toronto, à l'instar de tous les autres paliers de gouvernement et des organismes publics intéressés, a désormais une excellente occasion de créer un parc Central digne de ce nom, qui s'étendrait depuis la rue Front jusqu'au lac. Il passerait par les terrains ferroviaires, comme il a été décrit précédemment, et croiserait le boulevard Bremner, le corridor Gardiner/Lakeshore, la Queen's Quay West et Harbourfront pour se rendre au bord de l'eau.

La superficie de 1,05 hectare (2,6 acres) située au nord du parc serait constituée d'une plate-forme paysagée au-dessus du corridor ferroviaire. Le parc constituerait un environnement attrayant pour la tour du CN, le SkyDome, le Roundhouse rénové et le Palais des congrès, soit 7,3 hectares (18 acres) de plus; dans le secteur de Harbourfront, on aménagerait 2 autres hectares (5 acres) en espaces verts pour faire le lien avec le bord de l'eau, soit à proximité du York Quay Centre et du Queen's Quay Terminal, soit près du Maple Leaf Quay.

Une expansion du Palais des congrès du Toronto métropolitain, proposée par la société d'État provinciale qui exploite cet aménagement public, pourrait faire partie du parc. Construit au départ avec des fonds fournis par les gouvernements fédéral et provincial et par la communauté urbaine de Toronto dans les années 1980, le Palais des congrès génère des profits d'exploitation tous les ans depuis son ouverture en 1985. Son conseil d'administration affirme que l'investissement initial a été récupéré en deux ans et demi.

Le Palais des congrès est l'hôte d'une multitude de congrès et d'assemblées, ce qui représente une source de revenus importante pour l'industrie touristique de Toronto, attirant quelque deux millions de visiteurs annuellement. Mais les responsables du Palais des congrès considèrent que même avec ses 100 000 mètres carrés (1,1 million de pieds carrés) de surface, il ne peut recevoir certains congrès, qui prennent de plus en plus d'envergure, et perd des clients, notamment une clientèle acquise, parce que sa capacité actuelle n'est plus suffisante.

Le Palais des congrès a donc proposé de doubler sa superficie en agrandissant ses installations vers le sud, sous le parc Central. Des études de faisabilité des urbanistes ont déjà démontré qu'il est possible de réaliser ce projet de façon attrayante, tout en appuyant et en



Expansion du Palais des congrès

complétant les objectifs de la ville relativement au parc Central.

En outre, le Palais des congrès indique que, compte tenu de sa bonne situation financière, il devrait être en mesure de mobiliser la majeure partie des capitaux d'immobilisations nécessaires au projet. Il estime que l'appui des gouvernements dont il a besoin représenterait moins du tiers des frais de construction.

District de la gare Union

Dans *Un point tournant*, la Commission appuie les négociations en cours entre le gouvernement provincial et la TTR (Toronto Terminal Railways) pour l'achat de la gare Union et du corridor ferroviaire adjacent, afin de les convertir en centre intermodal de transport pour la région du Grand Toronto, en raison de leur fonction et de leur position stratégiques. Bien que les négociations aient progressé, elles n'étaient pas encore terminées en décembre 1991, au moment où l'on rédigeait le présent document. Selon la Commission, il est d'une importance capitale que la province soit propriétaire de ces actifs.

La Harbourfront Corporation

Les voies ferrées qui traversent d'est en ouest le secteur très achalandé de la basse-ville ne constituent qu'une des barrières qui empêchent le public d'accéder au secteur riverain et d'en profiter. L'utilisation de la plupart de ces terrains riverains à des fins industrielles, commerciales et portuaires a résulté en l'implantation d'industries, de quais et d'entrepôts peu harmonieux ainsi qu'à l'expansion des gares ferroviaires. Plus récemment, l'autoroute Gardiner et les nouvelles structures imposantes du secteur du Central Bayfront menaçaient de former un paravent de béton le long du secteur riverain; elles bloquent effectivement l'entrée de l'eau mais rendent plus difficile l'accès au secteur riverain.

Du temps où le gouvernement fédéral se préoccupait de la salubrité des villes, et surtout de participer directement au maintien et à la restauration de la qualité de vie, il avait décidé, au cours de la campagne électorale de 1972, d'acheter 40 hectares (100 acres) de terrain dans le secteur West Bayfront pour en faire un parc urbain à l'intention de la population torontoise. Cette déclaration avait suscité des comparaisons entre les possibilités de l'emplacement et les attraits du Stanley Park de Vancouver, des Plaines d'Abraham de Québec et de Hyde Park à Londres — tous des parcs au sens traditionnel du terme.

Les terrains achetés, que l'on connaîtrait plus tard sous le nom de Harbourfront, étaient délimités par le boulevard Lake Shore au nord, par la rue York à l'est, par le port au sud et par le chemin Stadium à l'ouest.

L'initiative du gouvernement fédéral, entreprise sans aucune consultation, était considérée d'un mauvais oeil par la province et par les gouvernements municipaux de

l'endroit, ouvrant ainsi la voie à des conflits et nécessitant des consultations publiques, ce qui a retardé de plusieurs années l'élaboration d'un plan faisant l'objet d'un consensus. Toutefois, l'importance de l'emplacement a incité les parties intéressées à entamer des négociations, et, en 1978, le gouvernement fédéral crée la Harbourfront Corporation qui a pour mandat d'assumer la gestion de l'aménagement du parc urbain.

Il était clair que, pour redonner accès au public, il fallait revitaliser le milieu physique du secteur; en outre, le public n'y serait attiré que s'il y avait des activités prévues. La Harbourfront Corporation devait relever le défi sur deux plans : il fallait, d'une part, réaménager les terrains et, d'autre part, mettre au point des programmes et des activités qui attireraient les visiteurs. Ces deux mandats, l'aménagement immobilier et la programmation, étaient au départ considérés comme étant complémentaires et même interdépendants; l'aménagement financerait les programmes, et les programmes justifieraient l'aménagement.

La Harbourfront connaît un grand succès dès les premières années; l'endroit attire un nombre toujours croissant de visiteurs grâce à des programmes imaginatifs et novateurs destinés à tous les groupes d'âge. Des expositions d'oeuvres d'art, des troupes de danseurs, des démonstrations d'artisanat, des soirées de poésie et des pièces de théâtre captent l'attention du public. Le gouvernement fédéral, les promoteurs immobiliers, certaines entreprises et la vente de billets contribuent à financer ces activités. La Harbourfront Corporation et son personnel sont fiers, à juste titre, de pouvoir offrir des programmes de qualité à des prix abordables.

De plus, on considère les premiers aménagements comme étant de qualité supérieure et répondant parfaitement aux attentes des citoyens. Les rénovations apportées au Queen's Quay Terminal et la construction de l'Admiral Hotel, du poste de police maritime du Toronto métropolitain ainsi que les habitations en copropriété King's Landing sont perçus comme étant de bons exemples de conception et de rénovation urbaines.

La nécessité de répondre aux exigences financières croissantes en matière de programmes, conjuguée au désir de la Harbourfront Corporation de continuer la poursuite de ses objectifs d'autosuffisance financière, incite celle-ci à envisager l'aménagement de terrains, ce qui se traduit finalement par la construction de grands immeubles dans le secteur.

Cependant, à mesure que l'on construit ces édifices, l'inquiétude des citoyens ne cesse d'augmenter, et en 1987, la ville doit imposer un moratoire sur les aménagements. Peu après, le gouvernement fédéral entreprend un examen de la politique relative au rôle et au mandat de la Harbourfront. La construction intensive de grands immeubles sur les sites avoisinants du secteur riverain, entre les rues York et Yonge, irrite encore davantage les opposants à ce type d'édifices à Harbourfront. Qu'ils soient ou non sur les terrains de Harbourfront, les grands immeubles accroissent davantage chez les citoyens le sentiment qu'ils sont coupés du lac, et que le rivage, plutôt que de servir de parc public, devient une zone à logements.

La construction intensive de grands immeubles sur les sites avoisinants du secteur riverain irrite encore davantage les opposants à ce type d'édifices à Harbourfront. Qu'ils soient ou non sur les terrains de Harbourfront, les grands immeubles accroissent davantage chez les citoyens le sentiments qu'ils sont coupés du lac.

Selon les conclusions d'un sondage public, les citoyens pensent qu'il ne semble plus approprié que des promoteurs immobiliers financent les programmes de la Harbourfront. Un certain nombre de délégués s'expriment sur la question à des audiences publiques tenues au début de 1989. Comme l'explique June Callwood, le fait «d'établir des programmes . . .

à la condition de bâtir encore plus d'affreux immeubles me semble une façon inacceptable de faire de la planification».

Compte tenu des travaux de construction intensifs entrepris dans la partie du Central Bayfront située à l'est de Harbourfront et des grands projets élaborés pour les terrains ferroviaires, on ne considère plus Harbourfront comme étant un îlot urbain isolé. Dans son premier rapport provisoire, la Commission conclut qu'en ayant accompli essentiellement ce qu'il avait projeté en 1972, le gouvernement canadien devrait mettre en application les trois recommandations suivantes :

1. Que la Harbourfront Corporation soit convertie immédiatement en un nouvel organisme, la Harbourfront Foundation, qui sera mandatée pour continuer de fournir les nombreux et excellents programmes d'ordre culturel, récréatif et éducatif assurés par le Harbourfront, c'est-à-dire en général :
   a) planifier ses propres activités;
   b) fournir des installations et de l'appui aux autres organismes qui désirent se prévaloir de ses installations et compétences;
   c) financer les programmes d'autres organismes qui, de l'avis de son conseil d'administration, sont dans l'intérêt public et sont compatibles avec un environnement riverain;
   d) mettre davantage l'accent sur les programmes et activités maritimes et aquatiques;
   e) refléter, maintenir et préserver le patrimoine riverain et maritime de Toronto;
   f) donner des fonds à l'association lui permettant de maintenir le niveau de programmation actuellement fourni par la Harbourfront.

2. Les terrains et propriétés doivent faire l'objet d'une planification en collaboration avec la ville, conformément aux principes suivants :

   a) Un minimum de 16 hectares (40 acres) de terrain doivent être immédiatement transférés à la ville et mis à sa disposition pour qu'elle y aménage des parcs, y compris une promenade riveraine continue au bord de l'eau.
   b) Il faudra fournir un terrain (acceptable au conseil scolaire compétent) pour construire une école communautaire desservant le secteur de Harbourfront et la région avoisinante, pour fins de transmission au conseil scolaire visé.
   c) Il faudra fournir des installations communautaires, y compris, sans toutefois s'y limiter, un centre communautaire, une clinique médicale, une bibliothèque, une garderie et une aire de jeu pour les enfants, ainsi qu'un endroit réservé au culte.
   d) La Harbourfront Corporation devra achever de remplir ses engagements en ce qui concerne le logement subventionné.
   e) Des terrains et des propriétés suffisants doivent être alloués pour appuyer le mandat de la Harbourfront Foundation au chapitre des programmes, conformément à la recommandation 1 ci-dessus, et des installations supplémentaires devront être fournies pour les programmes, telles que :
      i) un centre nautique ayant suffisamment d'espace pour loger en permanence les clubs et les écoles de voile utilisant actuellement des installations de fortune à Harbourfront;

Central Bayfront

ii) les silos de Canada Malting, qui seraient préservés et peut-être éventuellement convertis.

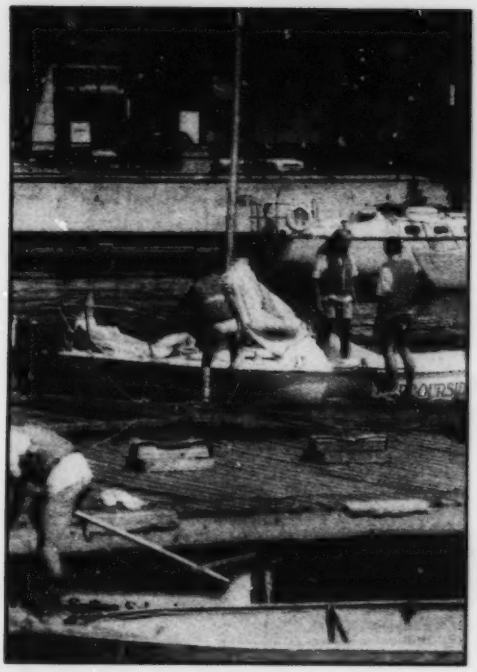
f) Dans son examen du plan d'urbanisme pour le secteur central, la ville doit songer à poursuivre la planification et l'aménagement des terrains de Harbourfront, et notamment la construction des liens avec les régions adjacentes comme le parc Coronation, Molson, Dylex, Loblaws, le SkyDome, les terrains ferroviaires, le district financier, les secteurs de Central et East Bayfront.

g) Toute construction devra cesser au sud de Queen's Quay West, à l'exception possible de petits bâtiments que la ville considère comme étant d'intérêt public.

h) Un plan de conception urbaine devra faire partie intégrante des modifications du Plan officiel de la Harbourfront.

3. Le gouvernement fédéral doit travailler avec la ville, la Harbourfront Foundation et les autres organismes compétents pour apporter les changements découlant de ces recommandations. Les terrains, les propriétés et les intérêts résiduels actuellement gérés par la Harbourfront Corporation, et ceux qui relèvent toujours de Travaux publics Canada, devront être détenus et administrés par ce ministère à titre temporaire, jusqu'à ce que les ententes nécessaires avec la ville soient mises en oeuvre.

Les gouvernements fédéral, provincial et municipaux réagissent rapidement à ces recommandations. En novembre 1989, le gouvernement ontarien déclare un Intérêt Provincial dans le secteur riverain de Toronto en soulignant le développement excessif dans le secteur et en insistant sur la nécessité de préserver des parcs pour les citoyens. En décembre 1989, le ministre provincial des Affaires municipales avise le maire de Toronto de ne pas mettre en application



L'apprentissage de la voile, Maple Leaf Quay

l'entente intervenue plus tôt cette année-là entre la ville et la Harbourfront Corporation et visant à céder à la ville les parcs et les bâtiments. Le ministre impose ensuite un décret sur le zonage interdisant de nouvelles constructions sur les terrains de Harbourfront; puis il demande à Duncan Allan, conseiller spécial du premier ministre pour le secteur riverain, d'examiner l'entente et d'élaborer un plan pour le secteur qui soit dans l'intérêt public, conformément aux recommandations de la Commission royale.

Le rapport soumis par M. Allan au ministre des Affaires municipales en mars 1990 recommande la création d'autres parcs, le financement inconditionnel de 28 millions de dollars à la ville pour l'amélioration des parcs, la dissolution de la Harbourfront Corporation et son remplacement, par le gouvernement fédéral, par un nouvel organisme dont le seul rôle serait d'élaborer des programmes publics financés par un capital de dotation, la vente de tous les actifs fédéraux de Harbourfront et le maintien du décret ministériel provincial sur le zonage jusqu'à ce que des profits publics soient réalisés.

La ville de Toronto donne son appui à l'orientation générale adoptée et le conseil d'administration de la Harbourfront vote à l'unanimité pour ne concentrer ses efforts que sur la formulation de programmes. Le gouvernement fédéral confie à M. Darcy McKeough le mandat de faire des recommandations concernant les modalités d'action fédérale en regard des orientations provinciales.

En novembre 1990, M. McKeough propose une réorganisation de la Harbourfront Corporation prévoyant la répartition de ses fonctions entre trois nouveaux organismes : Harbourfront '90, une société de charité à but non lucratif, qui poursuivrait la mise en oeuvre des programmes culturels, récréatifs et éducatifs de Harbourfront; une fondation qui assurerait la gestion des fonds provenant de la liquidation de la Harbourfront Corporation ou des derniers actifs immobiliers non reliés aux programmes et appartenant à l'État, cette fondation devant faire les paiements annuels de revenus afin d'aider les activités reliées aux programmes de Harbourfront '90; enfin, la Harbourfront Disposition Company, qui verrait à la liquidation de la Harbourfront Corporation ou des derniers actifs immobiliers non reliés aux programmes et appartenant à l'État, et qui en remettrait les recettes à la fondation.

M. McKeough recommande également que les parcs et les fonds d'amélioration des parcs soient cédés à la ville de Toronto, selon les montants et les emplacements suggérés par le gouvernement provincial, dans le rapport de M. Allan.

Le gouvernement fédéral endosse les recommandations de M. McKeough et les met en application dès le début de 1991. M. McKeough accepte de superviser, au nom du gouvernement canadien, les activités relatives à la liquidation, notamment les négociations avec la ville de Toronto au sujet des terrains qui ne sont plus nécessaires à la Harbourfront Corporation et

L'ÉCOLE SUR L'EAU

Imaginez-vous en quatrième année; vous êtes sur un bateau, entouré de vos camarades de classe, tirant du fond du port de Toronto un échantillon d'eau afin d'en évaluer la qualité. Ce type d'enseignement est offert à l'École sur l'eau (School by the Water), centre éducatif à but non lucratif de Harbourfront, dans le York Quay Centre.

L'École sur l'eau dispense des cours en urbanisme et en arts visuels aux étudiants de la maternelle jusqu'au niveau collégial. Le programme d'études en urbanisme offre une possibilité d'acquérir par la pratique des connaissances sur le secteur riverain et l'incidence de la ville sur ce secteur; au moyen d'excursions et de présentations sur le terrain, on aborde avec les étudiants l'histoire du secteur riverain et les questions d'environnement, de planification et d'aménagement qui y sont reliées. La matière couverte dans une demi-journée ou une journée de classe peut devenir le point de départ d'un apprentissage plus poussé en classe régulière.

L'école sur l'eau est à l'oeuvre sur le secteur riverain depuis 16 ans et a permis à beaucoup d'enfants d'explorer Harbourfront, une partie vibrante de Toronto où la ville rencontre le lac. Un petit parc avec des arbres et du gazon au bord de York Quay a toujours été un endroit favori pour apprendre et s'amuser. L'école a donc été consternée quand elle découvrit que les arbres avaient été coupés en vue d'agrandir la scène Molson d'à-côté. Heureusement, de nouveaux arbres seront plantés et avec le temps donneront de l'ombre pour se reposer et regarder le lac.

Au cours des dernières années, elle a intégré les questions environnementales à son programme. Le programme d'arts visuels comprend un atelier de sculpture qui utilise des matériaux de «rebut» comme la mousse, le plastique et le carton, pour aider les étudiants de la première à la quatrième année à prendre conscience de l'importance du recyclage.

Le programme «Lakewise», offert par l'École sur l'eau, a été mis au point l'an dernier avec le Harbourfront Marine Department; il met l'accent sur la relation qui existe entre Toronto et le lac Ontario, ainsi que sur la dépendance de la ville envers le lac. Les étudiants visitent les Îles et le havre de Toronto; ils passent une journée sur l'eau et prennent des échantillons à partir desquels ils peuvent observer l'écologie aquatique des deux entités. À bord du bateau de passagers Rosemary, les jeunes étudient la qualité de l'eau, l'érosion, le remblayage du lac, les populations d'oiseaux et l'incidence des humains sur ces derniers. Le programme a été conçu pour faire apprécier le milieu naturel et pour aider les jeunes à développer des attitudes positives envers la conservation des ressources naturelles.

L'École sur l'eau offre à de nombreux enfants de la ville une occasion unique de vivre des expériences en plein air et de se familiariser avec la nature. En prenant contact avec la nature, et en apprenant l'incidence de la ville sur la qualité de l'eau, les enfants saisissent leur rôle dans le maintien de la salubrité de l'environnement. En outre, les jeunes d'aujourd'hui peuvent exercer une influence sur leurs parents, et plus tard, quand ils seront les décideurs de la société, ils auront peut-être une meilleure compréhension de l'importance des enjeux.

doivent être rendus à la ville; les négociations avec les promoteurs sur le déplacement des projets d'aménagement du côté sud du Queen's Quay West; et la liquidation de la Harbourfront et des derniers actifs non reliés aux programmes et appartenant à l'État dans le but de recueillir des fonds pour soutenir l'organisation Harbourfront '90.

Patinage à Harbourfront

La recommandation de la Commission royale sur les questions de planification et de conception avait pour objectif de refléter le fait que, n'étant plus une entité isolée, les terrains de Harbourfront devraient faire l'objet d'une planification intégrée avec les terrains adjacents. Il importait également que les plans tiennent compte de l'esthétique dans le secteur riverain. Il fallait prendre en considération les enjeux sociaux du secteur et l'importance d'appuyer les objectifs établis par la ville à propos des parcs.

En 1991, après avoir conclu une entente avec M. McKeough, la ville de Toronto présente une demande officielle à la Commission des affaires municipales de l'Ontario pour que celle-ci approuve le règlement de zonage et l'Official Plan Amendment sur les terrains de Harbourfront. Les audiences commencent en novembre et sont ajournées au mois de février 1992.

Avant que la Commission des affaires municipales de l'Ontario puisse en approuver la demande, la Harbourfront Corporation et les promoteurs doivent accepter de déplacer les aménagements de terrains situés au sud du Queen's Quay West; de plus, la ville et la Harbourfront Corporation doivent s'entendre sur le transfert des terrains et de l'argent. Si la Commission des affaires municipales donne son approbation et si la Province débloque le zonage, le règlement de zonage et la modification au plan officiel vont entrer en vigueur, facilitant ainsi la mise en oeuvre complète des recommandations que la Commission royale a formulées en 1989 sur la question.

La deuxième recommandation de la Commission royale fait également partie des points en discussion. Le plan officiel et le règlement de zonage comportent, par exemple, des dispositions visant à désigner plus de 16 hectares (40 acres) des terrains de Harbourfront pour faire un parc public, à permettre l'établissement d'une école dans la partie est du Bathurst Quay, d'installations communautaires et de garderies permanentes aussi sur le Bathurst Quay, d'un centre nautique qui poursuivra ses activités sur le Maple Leaf Quay et de sa relocalisation partielle sur le John Street Quay, et enfin la modification des désignations de terrains à des fins de construction résidentielle au sud du Queen's Quay West. En outre, la ville a approuvé les critères de conception urbaine pour les parcelles destinées à la construction, qui sont contenus dans le plan officiel et le règlement de zonage ainsi que dans les Urban Design Guidelines.

La troisième et dernière recommandation de la Commission royale portant sur la

Harbourfront Corporation traite de la mise en oeuvre des recommandations et des dispositions transitionnelles de gestion des intérêts résiduels. L'approbation des modifications au plan officiel et au règlement de zonage conjuguée à la levée de l'arrêté provincial portant sur le zonage des terrains de Harbourfront permettra la liquidation des derniers actifs immobiliers de la Harbourfront et de l'État, qui ne sont pas reliés aux programmes. Harbourfront '90 pourra utiliser les recettes provenant de ces ventes pour financer les programmes futurs et il aura toute latitude pour chercher du financement de sources telles que le Conseil des arts du Canada, ou du secteur privé; en attendant l'attribution du capital de dotation de l'organisation Harbourfront '90, le gouvernement fédéral accepte de mettre 8,8 millions de dollars à la disposition de la Harbourfront Corporation chaque année pour les trois prochaines années, à partir de 1991.

Harbourfront '90 aura comme objectif de faire correspondre les plans de programmation futurs aux fonds disponibles; à cette fin, il pourrait, entre autres, demander la collaboration d'autres organismes du secteur riverain dans des programmes conjoints qui mettent à contribution les compétences et l'expérience de Harbourfront '90 en ce domaine.

Toronto Island Airport

Le mandat que le gouvernement fédéral a donné à la Commission royale exigeait précisément d'examiner l'avenir du Toronto Island Airport (TIA) et les services de transport connexes. Les audiences publiques ultérieures, tenues au début de 1989, ont permis de circonscrire un certain nombre d'enjeux, notamment les suivants : l'accès à l'aéroport à partir de la terre ferme, l'introduction des jets, le bruit, l'expansion des installations et des services, l'équilibre entre l'aviation générale et les vols de transporteurs réguliers ainsi que la gestion de l'aéroport et des terrains en cause. Les scénarios imaginés pour l'avenir de l'aéroport vont de sa suppression progressive le plus rapidement possible à son expansion la plus considérable possible. Une analyse détaillée de ces enjeux était nécessaire avant de faire quelque recommandation que ce soit sur l'avenir du TIA.

Dans sa publication nº 7 intitulée *L'Avenir du Toronto Island Airport : les enjeux*, les membres de la Commission royale précisent les origines et l'histoire de l'aéroport et analysent les interventions aux audiences publiques de janvier et de février 1989; en outre, ils décrivent quelques-unes des façons d'aborder le sujet qu'ils ont envisagées avant de tirer des conclusions sur cet aéroport. Ce document devait constituer le point de départ d'une nouvelle réflexion et d'autres discussions dans les audiences publiques de juin 1989; les recommandations finales sont intégrées au rapport provisoire de 1989 de la Commission.

Survol historique

Le secteur riverain de Toronto est un élément déterminant de l'histoire de l'aviation au Canada depuis 1909, année où le premier aéronef amphibie se pose dans le havre de Toronto. Dans les années 1920, on songe sérieusement à utiliser le secteur riverain de Toronto pour l'aviation commerciale, mais il faudra attendre en 1937 pour que la ville de Toronto approuve la construction de deux aéroports municipaux et accepte, de concert avec le ministère fédéral des Transports, que l'un d'eux soit bâti dans les Îles de Toronto; les installations situées au village assez éloigné de Malton ne constituent qu'une solution de réserve en cas de brouillard. (Sa première aérogare étant abritée dans une baraque préfabriquée, l'aéroport de Malton prend rapidement de l'expansion et, en 1983, est rebaptisé aéroport international Pearson.) La ville est responsable de la moitié des coûts de construction des deux projets et demande aux Commissaires du havre de Toronto de gérer la construction des deux aéroports et de les exploiter.

En 1939, la ville de Toronto loue l'aéroport de Malton au ministère fédéral des Transports, mais les Commissaires du havre de Toronto

continuent d'assurer l'administration et l'exploitation du Toronto Island Airport. Pendant la Deuxième Guerre mondiale, cet aéroport devient une base aérienne de la Norvège et, au cours des années qui suivent, à mesure que l'aéroport de Malton prend de l'expansion, il sert pour des écoles de pilotage d'aéronefs privés et commerciaux de petite taille.

En 1957, la ville transfère la propriété de l'aéroport de Malton au ministère fédéral des Transports, qui s'engage à apporter des améliorations importantes aux installations du Toronto Island Airport (TIA); en 1961, on agrandit le TIA vers l'est et l'ouest par des remblais et l'on construit les installations promises. La ville accepte que la THC agisse à titre de commettant du TIA et, en juillet 1962, loue pour 21 ans les terrains de l'aéroport à la THC.

Dans l'ensemble, l'exploitation du Toronto Island Airport n'est pas rentable, et en 1974, le gouvernement fédéral agrée la demande de subvention de la THC, à la condition qu'il y ait une entente intergouvernementale sur l'avenir de l'aéroport. En mars de la même année, le Comité mixte du TIA est constitué. Il compte des représentants des gouvernements fédéral et provincial, de la communauté urbaine de Toronto et de la ville de Toronto, ainsi que d'organisations communautaires locales.

Le Toronto Island Airport Intergovernmental Staff Forum (ISF) est établi en 1975, afin d'assurer un appui technique au Comité mixte et d'évaluer les autres utilisations possibles de l'aéroport; à son tour, le forum intergouvernemental est dirigé par un comité d'orientation, composé des ministres fédéral et provincial des Transports, du ministre d'État chargé des affaires urbaines du Canada, du président de la communauté urbaine de Toronto, du maire de la ville de Toronto et du président de la THC.

Après avoir étudié une vaste gamme de possibilités d'utilisation de l'aéroport, l'ISF en évalue trois en détail; il pourrait servir pour l'aviation générale seulement, pour l'aviation générale et pour les Dash 7 ADAC (avion à décollage et atterrissage courts) ou à des fins récréatives, avec ou sans abri.

Lorsque l'ISF dépose son rapport en mars 1977, les gouvernements fédéral et provincial et le conseil municipal de la communauté urbaine de Toronto sont en faveur de la solution combinant l'aviation générale et les aéronefs de type ADAC, tandis que la ville de Toronto préconise le service aérien général seulement. Les négociations ultérieures ne réussissent pas à concilier ces positions.

Entre février 1980 et mars 1981, la Commission canadienne des transports (CCT), organisme indépendant chargé de conseiller le ministre fédéral des Transports sur l'octroi de licences pour les services aériens commerciaux, tient des audiences sur la candidature de la Canavia Transit Inc., l'un des cinq transporteurs intéressés à exploiter les services ADAC entre les Îles de Toronto, Montréal et Ottawa. La ville de Toronto s'interpose en alléguant que si le TIA devient le second aéroport commercial de la ville, cela signifierait aller à contre-courant des efforts municipaux visant à promouvoir le caractère récréatif et résidentiel du secteur riverain. En outre, la ville déclare que les coûts du service ADAC dépasseraient tous les profits qu'il pourrait générer.

La CCT conclut que l'existence de services aériens appropriés dans le triangle Toronto-Montréal-Ottawa ne doit pas empêcher l'octroi de licences à de nouveaux transporteurs qui assureraient un service plus pratique aux voyageurs et justifie sa décision en tenant compte de la commodité et de la nécessité actuelles et futures de ces services.

Bien que la CCT soit persuadée de la nécessité actuelle de ce service, elle n'accorde pas de licence à cause de l'opposition de la ville au service ADAC et à la construction des infrastructures nécessaires, et aussi parce que Transports Canada ne s'est pas engagé à améliorer l'aéroport ni à fournir de telles infrastructures.

L'avenir de l'aéroport reste incertain jusqu'en février 1981, alors que le conseil

municipal de Toronto recommande d'accepter une suggestion du maire, selon laquelle une entente doit être conclue avec le gouvernement fédéral et la THC en vue d'aménager l'aéroport pour l'aviation générale et pour un service commercial ADAC limité, à condition que la ville puisse poursuivre ses objectifs dans le secteur riverain.

En juin 1981, le ministère fédéral des Transports, la ville de Toronto et la THC signent un protocole d'entente établissant les conditions en vertu desquelles on pourrait offrir aux voyageurs un service ADAC limité au TIA. Deux ans plus tard, la ville, la THC et le ministère des Transports signent une entente tripartite de 50 ans remplaçant le protocole d'entente et prévoyant la poursuite de l'utilisation du terrain municipal pour un aéroport public destiné à l'aviation générale et à un service ADAC commercial limité. En vertu de cette entente, les vols par jets ne sont permis qu'en cas d'évacuation médicale, en cas d'urgence et pendant le spectacle aérien de la Canadian National Exhibition. L'entente est modifiée en juillet 1985 pour permettre les vols de Dash 8 de la firme de Havilland au Toronto Island Airport.

Le réseau aéroportuaire de Toronto comprend l'aéroport international Pearson, et les aéroports de Toronto Island, Buttonville et Downsview. (Les aéroports existants de Hamilton, d'Oshawa et de Barrie ne font pas partie de l'étude de la Commission royale.) Des deux installations torontoises desservant un nombre important de passagers, soit Pearson et Toronto Island, ce dernier reçoit environ 3 p. 100 du trafic total de Toronto et environ 5 p. 100 du trafic intérieur total. De 1977 à 1988, le nombre de vols passant par l'aéroport Pearson se situe approximativement entre 200 000 et 350 000, tandis qu'au TIA, on l'évalue entre 150 000 et 200 000. Plus de la moitié des vols du TIA sont locaux, tandis qu'à Pearson, la majorité des vols sont itinérants (entre deux villes).

Le TIA est un aéroport régional; selon la définition de Transports Canada, c'est un aéroport qui offre un service de transport vers un aéroport national ou international avec un seul type d'aéronef, correspondant à la classe 1 de la CCT, ainsi que des services de transport régulier ou des vols nolisés sans escale à au moins trois autres aéroports.

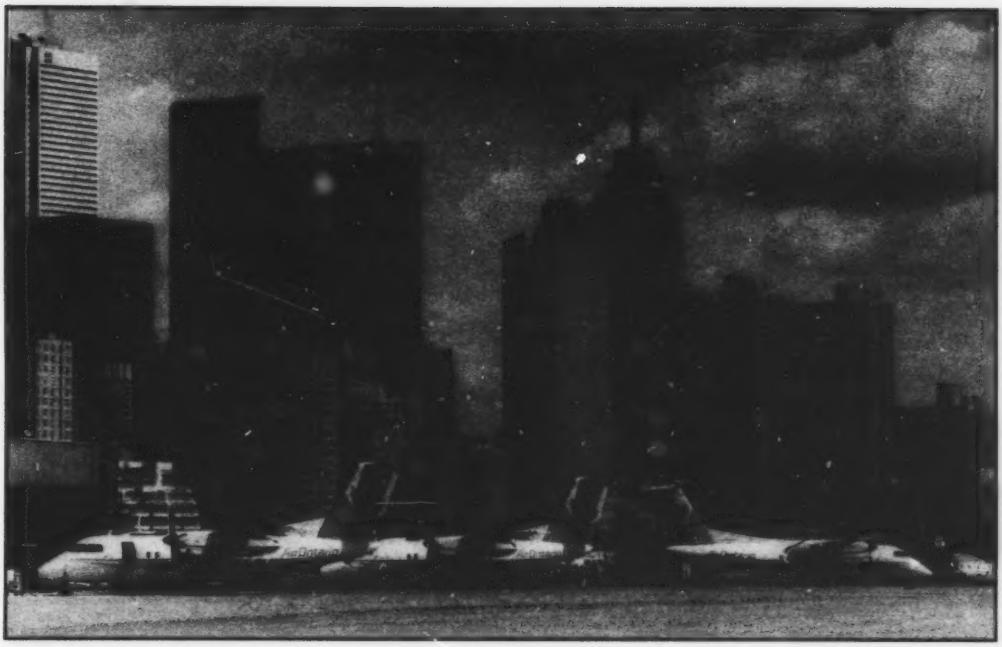
La plupart des aéronefs de transport régulier atterrissant au TIA sont des avions à turbopropulseur. Parce qu'il est plus proche du district commercial du centre-ville de Toronto, le TIA, avec ses appareils à turbopropulseurs, peut faire concurrence, sur de longues distances, au turboréacteurs plus rapides de l'aéroport Pearson.

En raison de l'existence du Western Channel, l'accès en surface à l'aéroport s'est toujours effectué au moyen de traversiers pour passagers et véhicules; l'amélioration de l'accès en surface au TIA fait depuis longtemps l'objet d'études officielles et non officielles. Toutefois, aucune des nombreuses recommandations formulées n'a jamais été mise en application à cause du manque d'unanimité nécessaire entre les parties.

L'Entente tripartite intervenue en 1983 interdit l'accès avec liaison fixe à l'aéroport sous forme de tunnel, de chaussée ou de pont routier. On doit également souligner que, en conformité avec la politique relative à l'accès en surface aux aéroports, la province doit assumer les pertes d'exploitation encourues par le traversier aéroportuaire. La THC met à la disposition des usagers un parc de stationnement commercial pouvant accueillir environ 125 véhicules sur la terre ferme.

Propriété et contrôle

La question de la propriété des 87 hectares (215 acres) des terrains et des installations du Toronto Island Airport est assez complexe. Au fil des années, la compétence rattachée aux subventions et aux conditions originales de l'État s'est modifiée par suite de l'expansion des terrains au moyen de travaux de remblayage effectués en 1938 et en 1962; ces modifications ont été faites au moment où la communauté urbaine



Atterrissage au Toronto Island Airport

de Toronto a été formée et en fonction de l'octroi de baux.

La THC possède la portion la plus importante de la superficie aéroportuaire, soit 65 hectares (162 acres) de terrains et 68 hectares (168 acres) d'eau. La ville de Toronto détient en tout 19 hectares (48 acres) de terrains et 6,5 hectares (16 acres) d'eau. Le gouvernement fédéral est propriétaire de deux petites parcelles de terrain qui font au total deux hectares (cinq acres). Le parc et les terrains riverains situés au sud et à l'est de l'aéroport sont la propriété du Toronto métropolitain, tandis que les lots non remblayés à l'ouest du secteur appartiennent à la ville et à la THC, mais ils sont contrôlés par la province.

En 1957, la ville de Toronto cède l'aéroport de Malton au gouvernement fédéral en échange d'améliorations importantes au TIA; elle accepte que la THC assure l'exploitation du TIA à titre de commettant et, en juillet 1962, elle lui loue tous les terrains de l'aéroport pour une période de 21 ans. À l'expiration de ce bail, c'est l'Entente tripartite qui entre en vigueur.

En 1974, la THC se rend compte que les revenus de l'aéroport ne couvrent pas les coûts d'exploitation combinés de l'aéroport et du traversier; elle demande alors aux gouvernements fédéral et provincial des subventions pour éviter la fermeture de l'aéroport. Ottawa accepte de combler le déficit d'exploitation jusqu'à ce qu'une décision soit prise au sujet de l'avenir de l'aéroport; la province accepte de prendre en charge les coûts d'exploitation du traversier.

En vertu de l'Entente tripartite de 1983, le gouvernement fédéral doit envisager des demandes de compensation pour les déficits de fonctionnement encourus par la THC en ce qui a trait à l'aéroport pendant les 21 ans qu'a duré le bail. Si la ville ou la THC, à cause d'un manque de fonds, informe le Ministre qu'elle ne veut plus assumer la responsabilité financière de l'exploitation de l'aéroport, Ottawa a 90 jours pour indiquer si Transports Canada prendra les opérations en main. Si le Ministre donne une réponse négative, l'aéroport doit être fermé et les terrains actuellement détenus par le

gouvernement fédéral sont transférés à la ville; celle-ci peut également acheter les terrains de la THC.

Les enjeux

Depuis les années 1970, les questions environnementales tiennent une place prépondérante dans les discussions intergouvernementales sur l'aéroport, notamment dans les nombreuses rencontres portant sur le bruit, la conception urbaine et la préoccupation de la ville concernant l'effet négatif que l'aéroport pourrait avoir sur les autres utilisations du secteur riverain, comme les utilisations récréatives et résidentielles.

Le bruit demeure la principale préoccupation des citoyens, tandis que les conséquences découlant de l'existence de l'aéroport telles que la contamination des sols et de l'eau par le carburant aviation, les voitures et les autobus, le remblayage du lac, les produits chimiques polluants et les eaux de ruissellement.

Plusieurs modèles mathématiques ont été mis au point pour exprimer, à l'aide d'un simple indice, l'effet combiné des variables qui ont une incidence sur la réaction humaine au bruit. L'un de ces modèles, l'indice de prévision d'ambiance sonore (NEF), a été adopté au Canada pour contrôler l'utilisation des terrains à proximité des aéroports. Les valeurs NEF n'indiquent pas le niveau réel de bruit, mais elles mesurent la réaction psychologique probable d'une collectivité au bruit produit par les déplacements d'aéronef à un emplacement donné près d'un aéroport.

Les courbes NEF officielles sont préparées par Transports Canada et publiées par la Société canadienne d'hypothèques et de logement comme guide pour les urbanistes. Il n'existe pas d'obligation formelle de se conformer à ces normes, et aucun aéroport n'est juridiquement tenu de mener ses activités de la façon présumée au moment de la préparation des prévisions de bruit. La courbe de bruit officielle NEF pour le Toronto Island Airport est de 28, tel qu'énoncée dans l'Entente tripartite, qui détermine le niveau maximal de bruit acceptable que les résidents peuvent tolérer. D'après les courbes NEF officielles de 1990, personne ne demeure à l'intérieur de la zone NEF 28. (Voir également la section portant sur les terrains du cours inférieur de la rivière Don).

Au cours de ses audiences publiques, la Commission royale a entendu différents points de vue portant sur le double rôle du Toronto Island Airport en tant qu'emplacement pour l'aviation générale et pour un service ADAC limité; faut-il maintenir le statu quo ou favoriser un type de service plutôt que l'autre, le traversier est-il un point d'embouteillage ou une soupape de sûreté — les opinions des gens sont partagées à ce sujet, selon qu'ils préconisent de garder à l'aéroport son envergure actuelle ou de lui donner de l'expansion — faut-il aménager une liaison fixe pour les véhicules, les piétons ou les deux, et faut-il que la gestion du TIA soit assurée par un organisme autre que la THC.

La Commission royale n'a pas trouvé la demande assez forte pour quelque changement que ce soit dans le rôle actuel de l'aéroport.

La Commission royale n'a pas trouvé de demande assez forte pour quelque changement que ce soit dans le rôle actuel de l'aéroport, et elle fait, dans son rapport provisoire de 1989, les recommandations suivantes :

- Le Toronto Island Airport doit conserver son double rôle, soit d'assurer un service d'aviation générale et un service aérien inter-cité dans le cadre de l'Entente tripartite.
- La ville de Toronto, de concert avec Transports Canada, doit examiner s'il y a lieu de garder ou de remplacer la Toronto Harbour Commissioners à titre de mandataire de la gestion et de l'exploitation de l'aéroport.

- Quelle que soit la décision prise relativement à la recommandation précédente, la ville de Toronto et Transports Canada doivent apporter des améliorations dans la gestion de l'aéroport, notamment une nouvelle assise financière et comptable et un meilleur processus de consultation du public et des usagers.
- Un nouveau plan doit être mis au point en vue de refléter le rôle de l'aéroport tel que la Commission l'entend, pour s'assurer qu'il garde son envergure actuelle au sein de l'environnement riverain, qu'il soit plus propre, plus silencieux et plus adéquat aux besoins des usagers.

Par suite de ces recommandations, la ville de Toronto et un comité provincial-municipal commandent des études pour faire l'analyse de ces recommandations ainsi que d'autres questions ayant trait à l'aéroport. Les résultats de ces études font actuellement l'objet d'un examen.

Les Îles de Toronto

Le Toronto Island Airport est situé sur la portion la plus à l'ouest de la pointe Hanlan's, elle-même située sur la partie la plus à l'ouest des Îles de Toronto. Deux kilomètres (1,2 mille) seulement le séparent du tourbillon d'activités du centre des affaires torontois; les 14 îles et leurs lagons abrités, les dunes de sable toujours changeantes et les bouquets de peupliers demeurent un sanc-tuaire unique pour les citadins, qui se trouvent, comme l'explique M.J. Lennon (1980) dans *Memories of Toronto Island*, «à dix minutes de Toronto, mais à 1 000 milles de distance».

Lorsque le gouverneur Simcoe arrive en 1793 pour tailler la ville de York dans la forêt dense qui borde le rivage du lac Ontario, les îles forment une péninsule s'étendant sur une distance de 5,5 kilomètres (3,5 milles),

À la vue de l'horizon de Toronto, les îles offrent un changement rafraîchissant de paysage et de rythme de vie.

à partir de l'embouchure sud de la rivière Don, et dessinant une courbe vers l'ouest et le sud dans le lac, où elles abritent le havre. Les amérindiens disent que cette péninsule a le pouvoir de guérir; Elizabeth Simcoe y trouve ses «sables favoris», où elle se retire pour un repos salutaire — pique-niquant, peignant ou se promenant à cheval.

Depuis l'époque des Simcoe, les îles continuent de jouer un rôle vital dans la vie récréative des Torontois. Au début des années 1800, des chasseurs et des pêcheurs aventureux vont dans la péninsule pour pêcher, faire la trappe au rat musqué et pour chasser les oiseaux aquatiques. Dès 1833, Michael O'Connor ouvre le premier hôtel de l'endroit, le Retreat; l'un des principaux attraits de l'hôtel est l'accès par le premier traversier à vapeur — le *Sir John of the Peninsula* — qui évite la dure traversée de l'embouchure houleuse de la rivière Don. Dès 1840, les pêcheurs construisent des cabanes tout le long de la péninsule, et peu après, les premiers colons intrépides y établissent leur demeure permanente.

Quelque dix années après que la péninsule a été coupée de la terre ferme par une violente tempête en 1858 et est devenue «l'Île», la ville commence à faire la promotion de l'aménagement de cet endroit. La première maison d'été est construite en 1872 par un avocat de renom, et par la suite, de nombreux citoyens torontois distingués font construire des maisons très luxueuses sur la pointe Hanlan's et dans l'île Centre.

Près des cottages de la pointe Hanlan, se trouve un parc d'attractions; en été, des dizaines de milliers de visiteurs viennent faire des tours de montagnes russes, voir le fameux cheval plongeur, assister aux parties de baseball ou de crosse au stade ou flâner nonchalamment sur la promenade en planches. Les îles et le havre renferment des possibilités de divertissement infinies — en été, on peut s'y baigner, faire du canotage, du bateau à rames, de la pêche et de la voile, et en hiver, on fait du traîneau, du patin et du canot sur glace.

Au début des années 1890, pendant la période estivale, la population insulaire s'accroît avec l'installation d'un village de campeurs à l'île Ward; dès 1931, la ville permet le remplacement des tentes par des habitations permanentes. Par la suite, le nombre de personnes résidant à longueur d'année dans l'Île augmente graduellement, plus particulièrement pendant la crise du logement qui suit la Deuxième Guerre mondiale, où l'on construit d'autres habitations dans l'île Algonquin.

Au cours des années 1950, les Îles ont leur «rue principale» sur l'île Centre, où l'on trouve des hôtels, une laiterie, un barbier, une quincaillerie et une salle de cinéma. Les trois collectivités, celles des îles Hanlan, Centre et Ward, possèdent des centres communautaires, des équipes sportives, des journaux et des activités sociales. Les gens vivent en permanence dans les Îles, faisant éduquer leurs enfants à l'Island School, se rendant à la ville par traversier en été et par remorqueur en hiver. Certains résidents des Îles, le livreur de glace entre autres, déclarent fièrement ne pas avoir été à la ville plus d'une demi-douzaine de fois dans leur vie.

Les Îles de Toronto subissent les assauts des forces naturelles du vent et de l'eau, qui les sculptent et les menacent, mais l'homme les met également à rude épreuve. Pendant 150 ans, des plans sont élaborés pour les Îles par les conseils municipaux successifs, la THC et d'autres. Au cours du XX^{e} siècle, la plupart de ces plans prévoient des modifications radicales dans l'utilisation des terres : des immeubles d'habitation rattachés à la ville par un tunnel et entourés de parcs de stationnement, des autoroutes faisant toute la longueur des îles, ou des quais et des entrepôts destinés à des activités portuaires.

En 1953, le nouveau conseil municipal de la communauté urbaine de Toronto a l'idée de faire des Îles un parc et un secteur récréatif. En dépit des protestations véhémentes des insulaires, la communauté urbaine de Toronto termine les procédures d'expropriation, verse les

compensations aux résidents et rase à la niveleuse 500 habitations. Les habitants des 260 maisons qui restent sur les îles Ward et Algonquin décident de s'opposer et engagent une longue et amère bataille pour rester. Ils protestent contre l'expropriation en cour et l'opinion publique en alléguant que les utilisations résidentielles et récréatives ne sont pas incompatibles.

Pour dénouer le conflit, la province de l'Ontario présente le 9 décembre 1981 le projet de loi 191, qui a pour but de permettre à la collectivité insulaire de demeurer sur place jusqu'en l'an 2005. Cependant, le projet de loi s'avère peu réaliste car il ne règle pas les questions fondamentales, comme la propriété des maisons. À l'automne de 1991, la province déclare qu'elle présentera une nouvelle loi sur les Îles, et que cette loi créera une fiducie foncière qui agira comme propriétaire et permettra la construction de 110 nouvelles maisons. Cette loi pourrait aider à régler le conflit et assurerait à la collectivité existante une sécurité dont elle a grandement besoin.

Les Îles de Toronto constituent, à l'heure actuelle, une ressource régionale pleine de possibilités, mais quelque peu sous-utilisée. Parmi les richesses environnementales qu'elles renferment, on compte des dunes et des plages magnifiques, des espèces végétales rares pour la région et diverses populations de poisson. Le visiteur peut y trouver des pelouses pour pique-niquer et jouer à la balle, des lagons tranquilles pour regarder les tortues se dorer au soleil et les hérons pêcher la nuit, ou faire des promenades et de l'observation d'oiseaux. Il existe des installations récréatives animées à Centreville, sur le parcours de canotage de Long Pond les jours de régate, et au port de plaisance public ainsi qu'à trois clubs de voile.

Les Îles de Toronto constituent une ressource régionale qui compte des dunes et des plages magnifiques, des espèces végétales rares pour la région et diverses populations de poisson.

Habitations sur l'île Ward

Dans les îles Ward et Algonquin, sept cents personnes forment une collectivité vibrante, étroitement liée et exempte de véhicules, et ces gens sont en quelque sorte les gardiens du parc. Une station d'épuration d'eau dessert la ville en été, lorsque la consommation est maximale. L'école d'immersion en sciences naturelles de l'île (Island Natural Science School) offre aux étudiants de Toronto la possibilité de passer une semaine intensive d'étude des sciences naturelles. Le phare de la pointe Gibraltar, construit en 1808 sur les ordres du gouverneur Simcoe, représente un lien historique avec la fondation de la ville, un rappel des jours où les voyages par bateau constituaient un lien vital entre Toronto et le monde extérieur. Le phare domine le parc insulaire auquel l'agglomération torontoise tente d'attirer plus de visiteurs et une collectivité résidentielle qui veut poursuivre son expansion; du phare, on peut également voir au loin le secteur riverain de la ville, qui change et évolue sans cesse.

Les terres du cours inférieur de la rivière Don

Les terres du cours inférieur de la rivière Don sont une autre partie importante du secteur riverain central de Toronto en pleine transition. Qui dit cours inférieur de la rivière Don, pense tout d'abord au transport maritime, à l'industrie lourde, à de vastes entrepôts et au transport; il ne faut toutefois pas oublier le couloir de verdure qui longe la rive nord de l'Outer Harbour, le long de la plage Cherry, rejoignant la zone reconquise par la nature de la flèche de la rue Leslie.

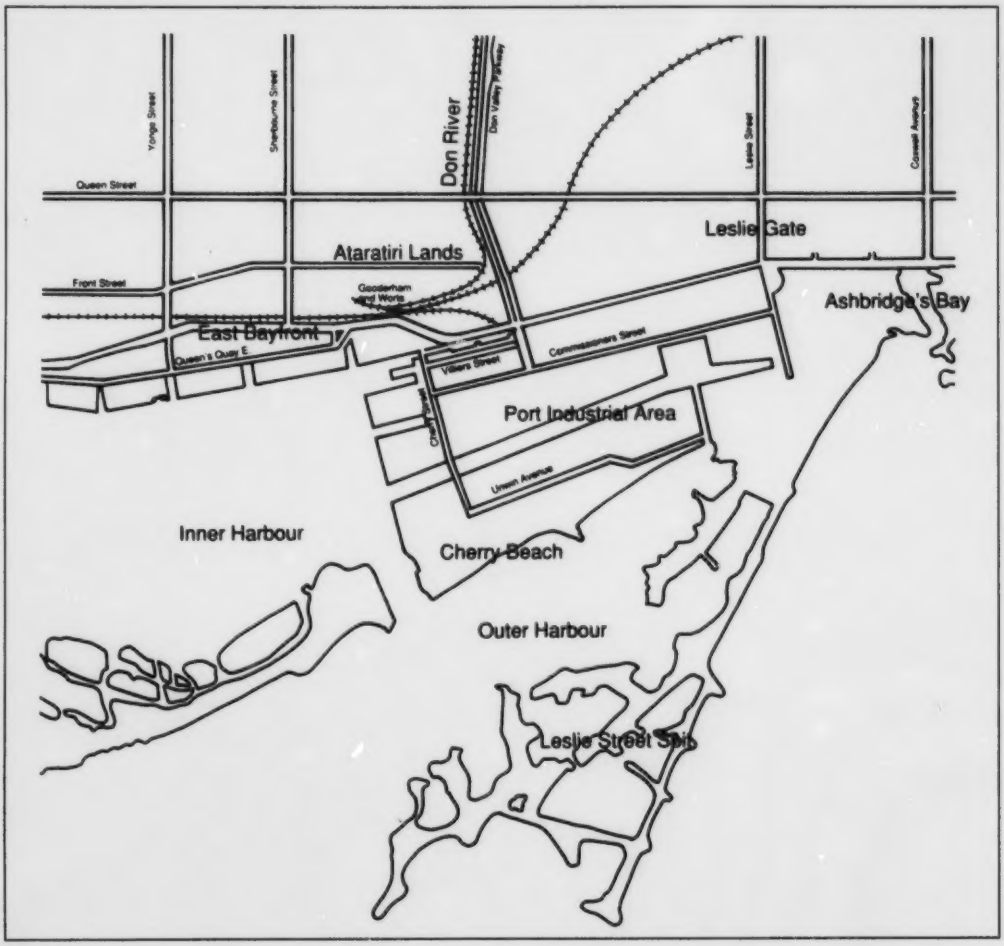
Il y a deux cents ans, les terres du cours inférieur de la Don auraient pu être considérées comme une unité écologique : elles se composaient des parties d'aval de la sinueuse rivière Don, de l'estuaire à son embouchure et de la presqu'île au sud. Les berges du cours inférieur de la Don étaient bordées d'arbres et d'arbustes ripicoles qui donnaient sur une forêt mélangée de feuillus et de conifères. La forêt contribuait à réapprovisionner la nappe d'eau souterraine, à régulariser le débit de la rivière, à freiner l'érosion des berges, à garder l'eau des affluents fraîche et à maintenir la diversité des communautés de poissons.

Les mammifères de la région venaient s'y abreuver; la rivière offrait également des frayères et des sources de nourriture aux poissons et à d'autres espèces aquatiques. L'estuaire de la rivière Don, appelé pendant de nombreuses années marécage de la baie Ashbridge's, était un paysage en perpétuel changement où se succédaient des zones de végétation marécageuses, des îles et des étendues d'eau libre; il offrait des habitats aux mammifères, aux oiseaux, aux poissons, aux amphibiens et aux reptiles. Les eaux du marécage étaient protégées des eaux du large par la péninsule, une flèche littorale naturelle où, en 1858, une violente tempête a ouvert une brèche pour former ce qui s'appelle aujourd'hui l'Eastern Gap et les Îles de Toronto. L'arrivée des européens est venue graduellement saper l'unité organique des terres du cours inférieur de la Don; n'ayant maintenant plus de vue d'ensemble, nous avons tendance à considérer ces terres comme des parcelles limitées par des routes, des voies ferrées et des jetées de béton.

Il existe six composantes principales : les terres du cours inférieur de la Don, Ataratiri, East Bayfront, le secteur industriel portuaire, les régions semi-naturelles de la flèche de la rue Leslie et la rive nord de l'Outer Harbour ainsi que les parcs de la baie Ashbridge's. Bien que l'avenir des terres du cours inférieur de la Don reste incertain, il ne fait aucun doute que cette région est sur le point de connaître un grand changement. La présente section expose une vision de ce que pourrait comporter ce bouleversement.

Les limites du cours inférieur de la vallée de la rivière Don sont généralement considérées comme étant situées immédiatement au nord du viaduc de Bloor. Une grande

Carte 10.10 Terres du cours inférieur de la Don



partie de la vallée a surtout une fonction utilitaire : on y retrouve une voie rapide, deux voies ferrées, une voie à grande circulation, des emprises de services publics, des dépotoirs à neige, quelques industries lourdes qui y subsistent, des postes de transformation et des dépôts de marchandises. Les berges de la rivière sont bordées de clôtures à mailles losangées et des estacades installées à son embouchure retiennent les débris flottants qui dévalent la rivière pendant les tempêtes de pluie. L'eau et les sédiments sont de piètre qualité tout comme les habitats fauniques. L'accès aux berges est limité et peu invitant et les cyclistes ou les promeneurs y sont très peu nombreux.

Ataratiri est le nom donné aux terrains limités en gros par l'avenue Eastern au nord, la rivière Don à l'est, les voies ferrées du CN au sud et la rue Parliament à l'ouest. À l'heure actuelle, ce secteur est occupé par un certain nombre d'industries, dont des gares ferroviaires de marchandises, des entrepôts, des usines et des parcs à ferrailles. En juillet 1988, la ville de Toronto signait une entente avec la province de l'Ontario en vue de la construction de 7 000 unités de logement dans ce secteur, la ville agissant comme urbaniste et promoteur

et la province garantissant les fonds nécessaires à l'achat et à l'aménagement du site.

La ville possède maintenant la totalité des 32,5 hectares (80 acres); elle a exproprié plus de 40 propriétés privées et a acheté le tiers restant des terrains des filiales immobilières du Canadien Pacifique et du Canadien National. Au cours des trois dernières années et demie, la ville a axé ses efforts sur la planification nécessaire au réaménagement des terrains et à la conception de la future collectivité. Beaucoup de temps et d'argent ont été consacrés à l'évaluation des conditions environnementales dans ce secteur et à l'élaboration de solutions aux problèmes de taille qui y ont été relevés.

L'East Bayfront est le secteur compris entre le port et le corridor Gardiner/Lakeshore, entre les rues Yonge et Cherry. Le terme de corridor de transport est celui qui le désigne le mieux puisque c'est une route qui mène vers quelque part et non pas vraiment un «endroit». L'East Bayfront est surplombé par l'autoroute Gardiner et le boulevard Lake Shore qui isolent visuellement et physiquement du port les régions situées au nord.

L'East Bayfront, qui est le fruit de travaux de remblayage effectués au cours des années 1950, a été le siège d'une activité portuaire intense, mais est en perte de vitesse depuis les 30 dernières années. La plupart des terminaux maritimes et des quais sont disparus et il n'y reste que la Redpath Sugar, la Lake Ontario Cement et les entrepôts et les centres de distribution de la Régie des alcools de l'Ontario.

Le secteur industriel portuaire, aménagé grâce à des travaux de remblayage de l'ancien marécage de la baie Ashbridge's, au pied de la rivière Don, conformément au plan de 1912 de la Toronto Harbour Commissioners, se trouve au sud du corridor Gardiner/Lakeshore, entre les rues Cherry et Leslie. Ce secteur devait être le coeur industriel de Toronto, le point central à partir duquel rayonneraient vers le monde extérieur les différents moyens de transport (bateau, rail et route). Ces attentes ne se sont jamais toutefois concrétisées puisque survint la Première Guerre mondiale qui fut suivie de la Crise. Ce secteur, plutôt que de devenir un centre manufacturier, en vint à servir principalement à l'entreposage en vrac du charbon, du ciment et de produits pétroliers. Depuis quelques années, bon nombre des industries plus bruyantes et plus salissantes ont quitté le secteur qui est maintenant mûr pour un changement.

Une mince bande de verdure borde l'extrémité sud du secteur industriel portuaire, occupant les secteurs semi-naturels de la rive nord du port; elle se termine à l'ouest à la plage Cherry, l'une des plages les plus propres de Toronto qui attire baigneurs et véliplanchistes. Plus à l'est, les clubs de canotage et les clubs nautiques parsèment la rive nord; le sentier riverain Martin Goodman serpente le long d'une mince bande de terre plus au nord. Ce secteur offre des habitats variés et de qualité à la faune et attire les amants de la nature, les cyclistes, les joggeurs et les promeneurs. La flèche Leslie se trouve plus à l'est et doit son origine à des travaux de remblayage du lac. Laissée en grande partie à elle-même, cette étendue quasi désertique a été reconquise par la nature et une série d'habitats semi-naturels uniques et riches s'y retrouvent maintenant. Un port de plaisance construit par la THC est ancré à la flèche et s'avance dans l'Outer Harbour.

Laissée en grande partie à elle-même, cette étendue quasi désertique a été reconquise par la nature et une série d'habitats semi-naturels uniques et riches s'y retrouvent maintenant.

La station principale d'épuration, l'un des principaux employeurs de ce secteur, est située à l'est de la rue Leslie et fait actuellement l'objet de plans d'amélioration et d'agrandissement. Le reste des terres du cours inférieur de la Don — les parcs créés par les travaux de remblayage appelés parc Woodbine et parc

LA VICTORY SOYA MILLS

En 1943, l'industriel E. P. Taylor cherchait un endroit où construire une nouvelle usine de transformation du soya afin d'alléger les pénuries de matières grasses et d'huiles éprouvées pendant la guerre en raison du rationnement de la nourriture et du pétrole. Il avait été nommé président de la Victory Mills Limited, une nouvelle compagnie créée par la filiale Sunsoy Products de la Canadian Breweries Limited. La Victory Mills loua bientôt un emplacement à l'angle sud-est des rues Fleet et Parliament, emplacement idéal pour recevoir et expédier des cargaisons par chemin de fer, camion ou bateau. L'usine qui y a été construite avait été conçue pour extraire et transformer les graines de soya et de lin et d'autres huiles végétales transformables en produits destinés à la consommation humaine et animale ainsi que d'autres produits qui seraient transformés par d'autres types d'industries en biens divers comme de la colle, de la peinture, de l'encre d'impression et du savon.

Malgré les pénuries de guerre et d'après-guerre de matériaux, la construction de la nouvelle usine a commencé presque immédiatement sur un terrain appartenant à la Board of Toronto Harbour Commissioners. Des silos de béton ont tout d'abord été érigés afin de pouvoir disposer des stocks de soya nécessaires dès que les installations de pressage et d'extraction par solvant seraient prêtes à fonctionner. Ces silos trônent à l'extrémité est du port de Toronto depuis ce temps.

L'usine a officiellement ouvert ses portes le 27 mars 1946 et, en 1947, la Victory Mills achetait le terrain ainsi qu'une parcelle adjacente de la THC. Au fil des ans, l'usine a changé de propriétaire à deux reprises : en 1954, la Victory Mills a été vendue à Procter and Gamble Co. et rebaptisée Victory Soya Mills; en 1980, la compagnie était à nouveau vendue à la Central Soya Inc. de Fort Wayne, en Indiana.

Il ne faut pas sous-estimer l'importance de cette usine de transformation : sa construction conjuguée à une vaste campagne concertée destinée à encourager les agriculteurs à cultiver le soya a provoqué une croissance immédiate du marché du soya. En 1940, le Canada produisait 6 000 tonnes (220 000 boisseaux) de soya; en 1953, sa production atteignait 120 000 tonnes (4,4 millions de boisseaux). La demande de produits de soya a peu changé au cours des années 1950 et 1960, puis a atteint un nouveau sommet pendant les années 1970 lorsque la population a été sensibilisée au fait que la consommation d'huiles végétales était meilleure pour la santé que la consommation de gras animaux. En 1990, les 25 000 cultivateurs de soya de l'Ontario ont produit 1,3 million de tonnes (47 millions de boisseaux) de soya.

Lors de sa fermeture en mars 1991, la Victory Soya Mills Limited traitait de 400 000 à 540 000 tonnes (15 à 20 millions de boisseaux) de soya par année. Plus important des trois triturateurs de soya au Canada, elle transformait ces graines de soya en huiles pour la margarine, en huiles de cuisson et en compléments protéiques pour les aliments du bétail.

La Central Soya Inc. a cessé ses activités en invoquant de faibles profits attribuables à l'Accord de libre échange Canada-États-Unis, le versement de subventions par le gouvernement à un produit concurrent (le colza canola) et les taxes municipales élevées.

D'autres conditions avaient également changé depuis que E.P. Taylor avait choisi avec soin l'emplacement de son usine : la proximité des chemins de fer et des installations portuaires n'était plus avantageuse en cette ère de domination du transport routier des marchandises. De plus, le secteur riverain de Toronto était développé à un point tel que l'usine était affligée de problèmes de circulation.

L'emplacement n'a pas encore été vendu. Il n'est pas difficile de s'imaginer ce qui arrivera lorsqu'il le sera : étant situé à la limite du quartier central de la ville, il sera réaménagé. Reste à savoir si l'on peut trouver un moyen de construire pour l'avenir sans anéantir complètement notre passé industriel.

Sources : Stinson, J. et M. Moir. 1991. Built Heritage of the East Bayfront. Environmental audit of the East Bayfront/Port Industrial Area Phase II, Technical Paper no. 7. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto, Toronto.

Victory Soya Mills

Ashbridge's Bay — sont séparés du reste du secteur par le Coastworth Cut et la station d'épuration et sont également isolés des quartiers résidentiels situés au nord. Toutefois, ces parcs qui comportent un port de plaisance ainsi que des aménagements paysagers attrayants où se divertir, se détendre ou pique-niquer sont reliés à la plage plus à l'est par une passerelle et des espaces verts.

La majeure partie des terres du cours inférieur de la Don sont dans les limbes, bon nombre des activités d'antan étant disparues ou en voie de disparaître et de nombreuses études et plans entrepris récemment et à divers stades d'avancement tentent de revitaliser ce secteur stratégique de la ville.

En septembre 1991, la ville, conformément à ses plans de développement domiciliaire d'Ataratiri, rendait publique son évaluation des conditions environnementales du secteur ainsi que la partie II de son projet de plan officiel. La ville a également abordé la question des terres du cours inférieur de la Don dans son Cityplan '91 et dans le Gardiner Expressway East/Don Valley Sweep Civic Design Study (1990). Le City of Toronto Task Force to Bring Back the Don a fait connaître sa position à l'égard des terres du cours inférieur de la Don en août 1991.

La communauté urbaine de Toronto a effectué plusieurs études sur les transports

dans la partie inférieure de la vallée de la Don (dont la Waterfront Transit Light Rail Extensions Feasibility Study (1990) et la Long Range Rapid Transit Network Study, qui était une étude de base pour le nouveau plan officiel de la communauté urbaine de Toronto); en outre, il y a le *Revised Report on Metropolitan Interests in the Port Area*, l'élaboration d'un nouveau plan d'aménagement du secteur riverain du Toronto métropolitain, des propositions pour transformer l'incinérateur de la rue Commissioners en un centre élargi de tri et de recyclage et l'évaluation des incidences environnementales de la station principale d'épuration de la communauté urbaine de Toronto conjointement à un rapport global sur le réseau d'égouts du Toronto métropolitain.

Le secteur privé joue également un rôle actif dans la planification de l'aménagement de certaines parties des terres du cours inférieur de la Don. Ainsi, il a effectué des études et soumis des propositions pour le site de Gooderham et Worts, qui est adjacent à Ataratiri, pour la LeslieGate à l'angle nord-est du boulevard Lake Shore et de la rue Leslie, pour l'agrandissement de la propriété de Lever Brothers au pied de l'autoroute Don Valley et pour plusieurs grandes sections du secteur industriel portuaire, y compris le parc St. Lawrence à l'extrémité nord-ouest et Castlepoint au quai Polson.

La THC a préparé son Port Industrial Area Concept Plan en 1988 afin de favoriser le développement économique de ce secteur, d'améliorer l'accès du public et d'assurer l'avenir du port. Une étude conjointe des incidences économiques du port de Toronto sur la ville de Toronto et les territoires environnants a été récemment effectuée par la province, la communauté urbaine de Toronto, la ville de Toronto et la THC.

Les rôles de la THC et du port de Toronto ont également été étudiés en profondeur par la Commission royale. Dès le début de son mandat, la Commission s'est rendu compte qu'il était temps de trouver une nouvelle vocation à l'East Bayfront et au secteur industriel portuaire. La Commission, préoccupée par la pollution de ce secteur dans son premier rapport provisoire, recommandait la tenue d'un examen environnemental. Le 17 octobre 1989, le gouvernement de l'Ontario déclarait cette zone d'Intérêt Provincial au sens de la *Loi sur l'aménagement du territoire* afin de sauvegarder l'intégrité de l'étude de la Commission. Le procédé utilisé pour entreprendre l'examen environnemental constituait la première tentative de la Commission de mettre en pratique la démarche axée sur l'écosystème; le résultat a été un exemple probant de l'efficacité d'application de cette démarche à la recherche, l'analyse et l'interprétation de l'information.

LE PROCESSUS D'EXAMEN ENVIRONNEMENTAL

L'examen environnemental de l'East Bayfront et du secteur industriel portuaire a été effectué de novembre 1989 à décembre 1991. Il avait pour but d'obtenir une description et une compréhension aussi précises que possible des conditions environnementales régnant dans l'East Bayfront et dans le secteur industriel portuaire (avec les inévitables contraintes temporelles et budgétaires). Il est à souligner que cet examen environnemental a été effectué avant qu'aucune décision ne soit prise sur les futures utilisations des terres — une exception radicale à la règle habituelle.

La plupart des activités de planification de l'utilisation des terres débutent avec un terrain particulier. Un jour, un promoteur a une idée de projet de construction — une copropriété, une tour à bureaux, un centre commercial — et si l'environnement est pris en compte, il y aura une évaluation environnementale du projet. Le promoteur examine quelles incidences le projet aura sur l'environnement et comment réduire ou atténuer ces incidences. L'un des inconvénients de cette façon de procéder est qu'un terrain peut être utilisé de façon inadéquate.

Par ailleurs, la grande priorité d'un examen environnemental est de recueillir de l'information

sur les conditions de l'environnement afin que de meilleures décisions puissent être prises par la suite. En fait, l'équipe chargée de l'examen environnemental n'a pas participé au processus décisionnel à l'égard de l'avenir de l'East Bayfront et du secteur industriel portuaire : d'autres intervenants seront cependant en mesure de prendre des décisions éclairées concernant l'utilisation des terres puisqu'ils disposeront de toute l'information environnementale nécessaire.

Une autre différence fondamentale de l'examen environnemental de la Commission a été son recours à la «démarche axée sur l'écosystème» comme cadre de recherche, d'analyse et d'interprétation de l'information. Comme nous l'avons vu précédemment, cette démarche s'applique aux interactions et examine comment une région en influence une autre et est influencée par les régions qui l'entourent. Elle étudie également les effets des actions de l'homme sur l'écosystème et, inversement, les effets possibles des conditions écologiques sur la santé de l'homme. La démarche axée sur l'écosystème a permis à la Commission d'aller au-delà de la compartimentation de la gestion traditionnelle de l'environnement : c'est l'état de l'écosystème et non de l'environnement qui a été examiné.

La démarche axée sur l'écosystème a permis à la Commission d'aller au-delà de la compartimentation de la gestion traditionnelle de l'environnement : c'est l'état de l'écosystème et non de l'environnement qui a été examiné.

Afin de mesurer la santé de l'écosystème dans l'East Bayfront et le secteur industriel portuaire, l'équipe a dû élaborer des critères appropriés au secteur et pour lesquels on disposait de renseignements. Les critères et les indicateurs utilisés ailleurs ont été examinés, y compris ceux de l'Accord relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs, le concept des villes en santé, l'Ecosystem Charter élaborée par l'Académie Rawson, les objectifs du plan d'action correctrice du Metro Toronto et les principes énoncés dans *Un point tournant*.

L'homme étant partie intégrante de l'écosystème, certains des critères retenus par l'équipe d'examen étaient anthropocentriques (centrés sur l'homme) ainsi que biocentriques. Parmi les critères utilisés, mentionnons :

- la diversité, la quantité, la connexité et la qualité des habitats fauniques;
- la diversité et l'abondance des espèces fauniques;
- la complexité du réseau trophique;
- la présence d'espèces introduites;
- les réserves adéquates de substances nutritives;
- le niveau de produits chimiques toxiques dans l'écosystème;
- les effets des produits chimiques toxiques sur l'homme et la faune;
- la poussière, les odeurs et le bruit;
- la variété, la qualité et l'accessibilité des possibilités d'activités humaines;
- la protection contre les risques environnementaux;
- les liens avec le passé;
- l'aspect esthétique (forme urbaine, perception de l'environnement, caractéristiques naturelles).

La façon dont l'examen a été mené était un troisième écart par rapport à la norme : lors de la phase I, cinq groupes de travail composés d'experts ont compilé l'information existante (et produit des rapports techniques) sur l'environnement atmosphérique, l'environnement aquatique, les sols et la nappe phréatique, le patrimoine naturel et le patrimoine construit. Lors de la phase II, sept groupes de travail, sous la direction générale d'un comité directeur, ont entrepris des recherches plus approfondies pour combler les nombreuses lacunes des données identifiées précédemment; ils ont rédigé des rapports techniques sur l'environnement atmosphérique, le patrimoine construit,

Figure 10.2 Voies multiples de l'écosystème

les matières dangereuses, le patrimoine naturel, les sols et la nappe phréatique, l'eau et les sédiments et la santé de l'écosystème.

Lors de la tenue de l'examen, la Commission royale a pu compter sur une multitude de personnes talentueuses et d'experts. Quatre-vingt-treize personnes ont participé au comité directeur et aux groupes de travail : 53 d'entre elles étaient des fonctionnaires provenant de quatre paliers de gouvernement et d'organismes publics; 18 d'entre elles étaient des citoyens faisant partie d'organisations non gouvernementales, 7 venaient d'universités, 3 représentaient l'industrie et le monde du travail et 12 étaient des experts-conseils de différents domaines. Les groupes de travail comptaient des employés des gouvernements fédéral et provincial, de la communauté urbaine de Toronto et de la ville de Toronto. Ils regroupaient également des représentants de la Toronto Harbour Commissioners, du Toronto Historical Board, du South East Toronto Industrial Awareness Organization (SETIAO), du Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority, d'un certain nombre d'organismes communautaires et environnementaux et des services d'ambulance, d'incendie et de police.

De nombreux efforts ont été déployés pour tenter d'intégrer les résultats des travaux des divers groupes de travail. Des rencontres périodiques permettaient aux membres de différentes disciplines de discuter et de partager l'information. Deux «coordinateurs» faisaient le lien entre ces groupes de travail afin de s'assurer que les membres de chaque discipline des groupes de travail prennent conscience de la façon dont ses constatations se rapportaient aux préoccupations des autres. Ainsi, les coordinateurs pouvaient demander

aux membres du groupe de travail sur l'environnement atmosphérique comment la qualité de l'air était affectée par le sol, l'industrie et les transports ou comment celle-ci affectait le sol, l'eau, la faune ou l'homme. Les coordinateurs ont par la suite fait la synthèse de toute l'information recueillie par les diverses disciplines et l'ont interprétée, et les résultats ont été publiés dans le cadre de deux rapports, soit *Un milieu en transition* (1990) qui portait sur la phase I de l'examen et *Voies multiples* (1991) qui est le rapport final de l'examen environnemental.

Défis à relever et possibilités à exploiter sur les terres du cours inférieur de la Don

Bon nombre des caractéristiques communes aux différentes parties des terres du cours inférieur de la Don peuvent être considérées comme des défis à relever et des possibilités à exploiter. Ces secteurs :

- partagent une histoire intéressante;
- sont généralement sous-utilisés;
- se trouvent surtout dans la plaine inondable de la Don;
- ont des problèmes environnementaux similaires;
- sont mal reliés avec le reste de la ville;
- appartiennent, pour la plupart, à l'État.

Au cours des deux derniers siècles, l'activité humaine a complètement transformé l'environnement physique des terres du cours inférieur de la Don. Un marais fertile occupait autrefois l'embouchure de la Don, là où l'on trouve maintenant des usines de recyclage ou des grues. Il y a deux cents ans, les Autochtones y harponnaient à la lanterne du poisson dans le marécage Ashbridge's. Les premiers colons européens y trouvaient du poisson, des rats musqués et des tortues et des chasseurs y abattaient du gibier d'eau qu'ils revendaient au marché aux citoyens de la ville de York. Les rives du lac Ontario étaient parsemées d'humbles chaumières.

L'industrialisation des terres du cours inférieur de la Don a débuté en 1831 lorsque James Worts, à son arrivée de l'Angleterre, établit une meunerie à l'extrémité est du port; l'année suivante, William Gooderham, le beau-frère de Worts, arrivait à York. Les deux hommes se lancèrent en affaires ensemble et transformèrent leur meunerie en distillerie en 1837. Celle-ci a été exploitée sous le nom de Gooderham et Worts jusqu'en 1990, laissant derrière elle un amalgame de bâtiments industriels d'une grande valeur architecturale et historique — l'un des sites historiques les plus importants de Toronto.

Dès les années 1880, le marécage Ashbridge's était pollué par des déchets humains, animaux et industriels non traités et son insalubrité devint vite une préoccupation de la collectivité. En réponse aux problèmes rencontrés dans le marécage et aux problèmes de navigation dans le port, la Toronto Harbour Commissioners (THC), un organisme nouvellement créé, élaborait un plan pour remettre en état l'extrémité nord-est du port et le marais. Le plan, dévoilé en 1912, prévoyait des quais à la fine pointe de la technologie, de larges avenues bordées d'arbres et des usines modernes reliées au monde extérieur par bateau, par train et par route. Le secteur industriel portuaire devait être le centre industriel de Toronto et occuper des terres créées de toute pièce à partir du sable dragué au fond du lac par le *Cyclone*, la plus grande et la plus puissante drague flottante de l'époque.

Le cours inférieur sinueux de la Don a été redressé et confiné dans un chenal de béton, son embouchure a été remodelée pour qu'il se jette à angle droit dans le Keating Channel et l'Inner Harbour. Le delta a été remplacé par de nouvelles terres industrielles dotées de quais, d'un chenal de navigation et d'un bassin de manoeuvre ainsi que de liaisons ferroviaires et routières au reste de la ville.

La création de l'East Bayfront a débuté beaucoup plus tard, pendant les années 1950,

Baie Ashbridge's

Le nom de la baie Ashbridge's, jadis une des terres humides les plus importantes de l'Amérique du Nord, vient d'une famille qui vint de la Pennsylvanie pour s'établir dans la ville de York en 1793 sur la rive est de la rivière Don tout près de son déversement dans la baie. Ce qui reste aujourd'hui de ces marécages si vibrants sont les mémoires des chasseurs et des naturalistes qui ont utilisé les 520 hectares (128 acres).

Lorsque la famille Ashbridge's s'est vu concéder des terres, la baie était composée de grands et de petits étangs, de lagons herbeux, de marais et d'îlots de quenouilles, de nénuphars, de sagittaires, de populages des marais, de roseaux et de lenticules. La rivière Don serpentait dans le marais deltaïque qu'elle avait contribué à créer. Ses eaux chaudes et peu profondes, riches en nutriments, et la végétation luxuriante y créaient des habitats idéaux pour des centaines d'espèces fauniques. Les premiers colons parlent «d'immenses vols de canards en si grand nombre au-dessus de l'eau qu'ils faisaient un bruit de tonnerre» (Barnett, 1971).

Le marais giboyeux permettait d'approvisionner la petite colonie de York. Moins d'un siècle plus tard, avec l'invention des armes se chargeant par la culasse, les chasseurs étaient capables d'abattre les espèces de gibier d'eau par centaines. Frank Smith, un membre du Toronto Ornithological Club de 1942 à 1965, année de son décès, se rappelait de Bill Loam, un chasseur commercial qui gagnait sa vie en chassant et en pêchant dans le marais et «revenait chez lui le soir avec un bateau si plein [de canards] qu'il n'y avait plus de place pour aucun autre» (Fairfield, 1991).

Frank Smith a lui-même chassé dans le marécage et en disait ce qui suit:

> J'y ai déjà vu des milliers de huttes construites par des rats musqués et je puis dire sans me tromper que dix à douze mille rats musqués pouvaient y être capturés au cours d'un seul printemps. . . Il était plus difficile de capturer des tortues bourbeuses. La meilleure façon d'y arriver était de se déshabiller, de prendre un sac, de s'immerger jusqu'aux aisselles dans l'eau et lorsque vous marchiez sur une tortue, vous plongiez, l'attrapiez et la mettiez dans le sac [sic]. J'en ai déjà pris de 75 à 100 en une seule journée de cette façon et les ai vendues au marché pour être apprêtées comme soupe (Fairfield, 1991).

Au cours des années 1850, des tempêtes ont fissuré la presqu'île sablonneuse qui séparait le marais du lac, créant les Îles de Toronto. Des problèmes ultérieurs d'érosion ont poussé la ville à ériger en 1890 une digue à l'extrémité ouest du marais, interrompant ainsi la circulation d'eau entre le marais et le port.

Isolée du lac et recevant de grandes quantités de déchets industriels, humains et animaux, notamment des écoulements des étables Gooderham et Worts, l'eau de la baie devint stagnante et polluée. Dans l'espoir d'améliorer la circulation et la qualité de l'eau, on pratiqua vers le lac, à l'extrémité est du marécage, une ouverture appelée Coastworth Cut, mais une solution plus permanente dut être proposée : remblayer le marécage pour créer des terres industrielles riveraines.

En 1912, la ville acceptait les plans de la Toronto Harbour Commissioners et dès 1930, la majeure partie du marécage avait été remblayée par des résidus, des gravats de construction et des sédiments dragués au fond du port. Le reste a été remblayé au cours des années 1950 pour faire place à la station d'épuration principale. La baie Ashbridge's, abritant autrefois une communauté faunique riche et complexe, a été remplacée par des entrepôts de sel et de charbon, des réservoirs de pétrole, des bâtiments industriels et des terrains vagues.

Néanmoins, la nature, laissée à elle-même, s'est imposée et une grande variété de plantes et d'animaux ont colonisé ces terrains vagues et la berge nord de l'Outer Harbour. Ces régions naturelles du secteur industriel portuaire conjuguées aux communautés naturelles de la flèche de la rue Leslie et a la remise en état espérée de l'embouchure de la rivière Don, pourraient faire revivre symboliquement le patrimoine naturel enfoui sous des tonnes de remblais.

Sources : Barnett, J. M. 1972. *«Ashbridge's Bay»*. Ontario Naturalists 9(7); Fairfield, G. (dir. de pub.). 1991. *Ashbridge's Bay*. [manuscrit inédit].

après de difficiles négociations entre les Harbour Commissioners, la ville et les chemins de fer. Des quais, des docks et des industries faisant appel au transport maritime comme la Redpath Sugar sont venus occuper ces nouvelles terres.

Le remodelage des terres du cours inférieur de la Don se poursuit encore de nos jours. On agrandit encore la flèche de la rue Leslie, la presqu'île de quatre kilomètres de longueur (2,5 milles) créée par des travaux de remblayage qui ont débuté au début des années 1960 et conçue comme une digue de protection de l'Outer Harbour. Il est vite devenu évident que Toronto n'avait pas besoin d'un deuxième port et la nature a repris ses droits à cet endroit qui est devenu l'habitat naturel d'une grande diversité de plantes et d'animaux. Le plus récent projet de création de terres dans le secteur étudié du cours inférieur de la Don est le port de plaisance de l'Outer Harbour dont les travaux ont débuté en 1986 et qui est destiné à permettre l'amarrage d'embarcations de plaisance et l'aménagement d'une marina à la base de cette digue.

Même si le plan de la THC de 1912 a perdu de son éclat, il n'en reste pas moins un riche patrimoine industriel : l'«armature» du

Baie Ashbridge's avec la ville de Toronto à l'arrière-plan

plan — les docks, les ponts basculants, le Ship Channel, les ponts, les voies ferrées et les routes — découpe nettement les terrains. Les grandes constructions comme les silos, les grues, les cheminées d'usine et les réservoirs de carburants balisent le paysage, évoquant les activités industrielles antérieures et actuelles. Les bâtiments de Gooderham et Worts, l'école Palace Street à l'angle des rues Front et Cherry et l'ancien édifice de la Banque de Montréal sur la rue Cherry sont uniques et doivent être préservés en raison de leurs qualités architecturales. Le patrimoine industriel que laissent voir l'infrastructure et les bâtiments du secteur — la grande artère de la rue Commissioners, le réseau bien défini de quais et de digues, les grues et les réservoirs — devrait être traité avec respect et, si possible, servir de base à tout réaménagement futur.

Les terres du cours inférieur de la Don occupent toujours un emplacement stratégique — à quelques minutes du centre-ville de Toronto — mais le secteur est sous-utilisé, miteux et négligé. Les expropriations effectuées dans Ataratiri ont laissé des pâtés complets de bâtiments vides. De nombreuses industries, occupantes de longue date de l'East Bayfront et du secteur industriel portuaire, sont également parties, laissant derrière elles des bâtiments vides ou des terrains vagues. Les terres dites industrielles de Toronto fournissent en moyenne de l'emploi à 79 personnes par hectare (32 personnes/acre); par contre, cette densité n'est que de 11,6 employés par hectare (4,7 employés/acre) dans le secteur industriel portuaire.

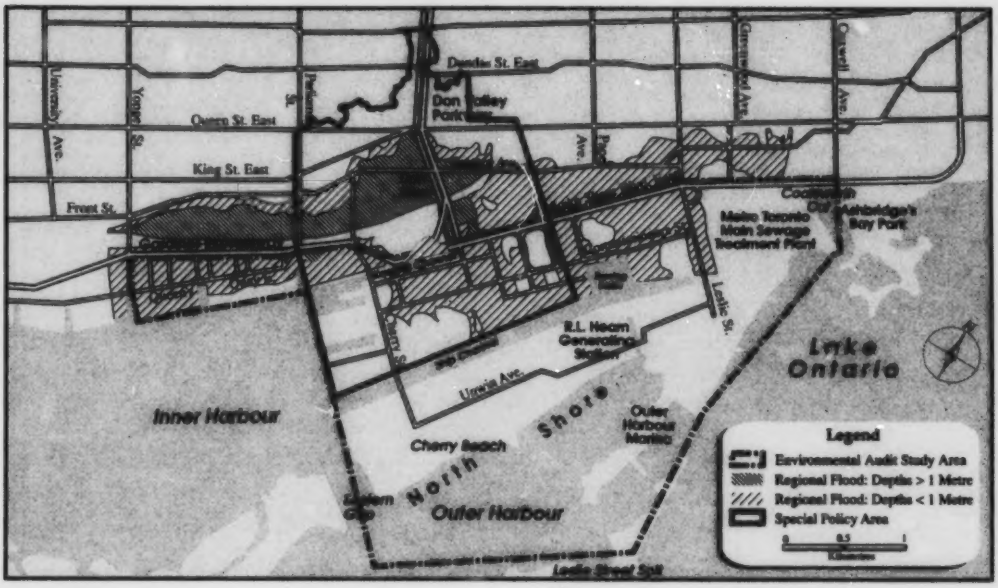
Les terres du cours inférieur de la Don donnent également lieu à toute une gamme d'activités récréatives : des clubs de voile, d'aviron et de véliplanchistes se retrouvent un peu partout sur la rive nord de l'Outer Harbour, les bateaux plus gros sont ancrés au port de plaisance de l'Outer Harbour et au Ashbridge's Bay Park et la plage Cherry reste l'une des plages les plus propres pour la baignade du centre du secteur riverain. Les naturalistes sillonnent la région tandis que les joggeurs, les promeneurs et les cyclistes empruntent le sentier Martin Goodman, certains s'aventurant même en amont dans la vallée de la Don. Néanmoins, bon nombre de ces installations récréatives sont sous-utilisées, en partie parce qu'elles sont difficiles d'accès et peu attrayantes.

Presque toutes les terres du cours inférieur de la Don se trouvent en plaine inondable. S'il devait y avoir une autre tempête dans la région de l'ampleur de l'ouragan Hazel de 1954, de vastes secteurs se retrouveraient sous près d'un mètre (3 pieds) d'eau, certains endroits pouvant être plus durement touchés que d'autres. Les travaux de modélisation entrepris dans le cadre de l'Ataratiri Environmental Evaluation Study ont montré que près de 3 800 unités de logements et plus de 900 entreprises employant plus de 23 000 personnes dans la plaine inondable du cours inférieur de la Don pourraient être touchées.

Le patrimoine industriel que laissent voir l'infrastructure et les bâtiments du secteur — la grande artère de la rue Commissioners, le réseau bien défini de quais et de digues, les grues et les réservoirs — devrait être traité avec respect et servir de base à tout réaménagement futur.

En vertu de l'énoncé de politique relatif à l'aménagement des plaines inondables rendu public par les ministères des Richesses naturelles et des Affaires municipales, tout nouvel aménagement sur un terrain exposé à des dommages causés par des inondations n'est habituellement pas permis. Toutefois, les municipalités peuvent demander qu'un secteur particulier soit désigné afin d'y permettre un certain type d'aménagement qui pourrait y être autrement interdit. La ville de Toronto a demandé que la plaine inondable du cours inférieur de la Don soit ainsi désignée afin de permettre l'aménagement du projet Ataratiri et diverses mesures sont actuellement examinées afin d'y réduire les risques d'inondation.

Carte 10.11 Plaine inondable du cours inférieur de la Don



Les terres du cours inférieur de la Don font également face à d'autres problèmes environnementaux : dans de nombreux endroits, les sols sont contaminés par des métaux lourds et des produits chimiques organiques, en partie en raison du type de remblayage utilisé. Ainsi, le secteur industriel portuaire a été créé à même les débris de construction, les boues usées, les cendres d'incinérateur et les ordures municipales ainsi qu'au moyen de sable. La flèche de la rue Leslie a été édifiée avec du remblai provenant du centre-ville de Toronto (dont une certaine quantité était sans aucun doute contaminée) et également avec des gravats, des cendres d'incinérateur, des cendres volantes et des vieilles carcasses de batterie. Dans les corridors ferroviaires, sur les terres du projet Ataratiri et dans le secteur portuaire, les problèmes étaient aggravés par des déversements, des fuites, ainsi que par l'entreposage et l'élimination de matières dangereuses. Lorsque le sol est contaminé, il est probable que la nappe phréatique le soit également.

L'examen environnemental de l'East Bayfront et du secteur industriel portuaire a mis en lumière la contamination du sol et de la nappe phréatique dans 27 des 28 sites étudiés par la Commission royale et par d'autres (sur un total de 123 sites dans le secteur). Bien qu'il soit difficile de généraliser — les types et les niveaux de contaminants variant énormément d'un site à l'autre et dans un même site — ces études montrent que le sol et la nappe phréatique étaient fortement contaminés dans certains endroits. Les conditions établies par les Directives pour la dépollution des sites publiées par le ministère de l'Environnement de l'Ontario sont dépassées pour un certain nombre de métaux lourds : bien qu'il n'existe aucune directive provinciale pour certains composés organiques, des études ont révélé la présence de benzène, d'éthylbenzène, de toluène, de xylène, de HAP et de BPC. Dans certains endroits, la nappe phréatique est contaminée par des métaux lourds et des composés organiques ainsi que par des produits pétroliers non combinés flottants sur l'eau.

Selon le *Ataratiri Draft Environmental Evaluation Study Report* (Clarkin, 1991), des échantillons de sol prélevés à plus de 250 endroits

dans le secteur d'Ataratiri ont révélé que plus de la moitié de la superficie ne satisfaisait pas aux normes actuelles concernant les utilisations domiciliaires, commerciales ou industrielles. Parmi les polluants trouvés, mentionnons des métaux, des composés organiques comme des biphényles polychlorés (BPC) et du goudron de houille. Les plus forts taux de contamination se retrouvent dans la partie ouest du secteur où une usine de gazéification a été en exploitation jusque dans les années 1950.

Comme dans tout secteur industriel, plusieurs milliers de matières dangereuses sont utilisées, entreposées ou transportées sur les terres du cours inférieur de la Don. Bien que l'information disponible pour évaluer les risques engendrés par ces matières dangereuses soit insuffisante, l'examen environnemental a révélé que, au cours des deux dernières années uniquement, 73 déversements et incendies mettant en cause des matières dangereuses ont été relevés dans l'East Bayfront et le secteur industriel portuaire.

L'air y est de piètre qualité car les terres du cours inférieur de la Don sont dominées par l'industrie et les transports. Les odeurs provenant des industries et de la station d'épuration posent un problème aux résidents du voisinage et les émissions fugitives de poussières, de composés organiques volatils et de métaux provenant de l'industrie et de la circulation sont inquiétantes. Près du corridor Gardiner/Lakeshore et de l'autoroute Don Valley, des travaux préliminaires de modélisation révèlent que les normes provinciales pour le monoxyde de carbone, les particules en suspension et les retombées de poussière sont outrepassées. On sait peu de choses sur les émissions ou les niveaux de composés organiques à l'état de trace dans l'air.

Le smog, y compris la concentration d'ozone au niveau du sol, pose un problème sur les terres du cours inférieur de la Don, tout comme dans l'ensemble du sud de l'Ontario, surtout par temps ensoleillé, à la fin du printemps et en été.

Dans le secteur d'Ataratiri et le secteur industriel portuaire, le bruit est suffisamment élevé pour nuire à des utilisations résidentielles, mais peut être ramené à des niveaux acceptables grâce à la conception architecturale et à d'autres mesures. Les principales sources de bruit sont la circulation dans les corridors de transport et, dans le secteur portuaire, la circulation aérienne (décollages et atterrissages) du Toronto Island Airport.

Les taux de poussière, d'odeur et de bruit le long de la rive nord de l'Outer Harbour sont plus faibles que dans les secteurs industriels car les terres y sont beaucoup plus utilisées à des fins récréatives.

L'eau du cours inférieur de la Don, du Keating Channel, de l'Inner Harbour, du Ship Channel et du Turning Basin est de piètre qualité et les sédiments de fond sont contaminés par des substances nutritives, des métaux lourds et des produits chimiques organiques. Peu de poissons réussissent à y vivre, même si le gibier d'eau y passe l'hiver, attiré par les eaux plus chaudes qu'ailleurs.

L'eau de l'Outer Harbour est généralement de meilleure qualité que celle de l'Inner Harbour et les sédiments sont plus propres. Il est rare de voir une affiche interdisant la baignade à la plage Cherry, contrairement à toutes les autres plages de Toronto.

Les produits chimiques toxiques se retrouvent dans le biote aquatique, y compris chez les organismes benthiques, le poisson et les oiseaux aquatiques. La consommation de 8 espèces de poisson (de certaines tailles) fréquentant le cours inférieur de la Don est interdite.

Sur la rive nord de l'Outer Harbour, la flèche de la rue Leslie et plusieurs terrains vagues du secteur industriel, on retrouve diverses régions naturelles et semi-naturelles, y compris des plages et des littoraux graveleux, des terres humides, des prés, des bosquets de saules, des peuplements de peupliers et d'autres habitats.

Grâce surtout à une certaine négligence, ces secteurs en sont venus à abriter une mosaïque d'habitats offrant différents stades de succession

et constituant d'excellents lieux de reproduction et de repos pour les espèces migratrices. Les données recueillies pour l'examen environnemental révèlent qu'ils abritent un réseau trophique assez complexe : uniquement sur la rive nord, on compte quelque 330 espèces de plantes, 260 espèces d'oiseaux, 19 espèces de poissons, 12 espèces de mammifères, 2 espèces d'amphibiens, 1 espèce de serpent et 27 espèces de papillons. Un nombre similaire d'espèces a été recensé à la flèche de la rue Leslie.

Par contre, les secteurs industriels d'Ataratiri, de l'East Bayfront et du secteur portuaire se caractérisent par la pauvreté de leurs habitats. Ils sont, pour la plupart, de piètre qualité — un champ ici et là entre des routes, des terrains de stationnement et des édifices industriels ou commerciaux. Il s'ensuit donc qu'ils abritent un nombre limité d'espèces fauniques et que la chaîne alimentaire y est rudimentaire.

De plus, bien qu'il existe des habitats fauniques de qualité, principalement dans les parties sud des terres du cours inférieur de la Don, les couloirs qui relient les habitats entre eux sont rares. C'est le cas du couloir est-ouest et, encore davantage, du couloir nord-sud avec l'important couloir de la vallée de la Don.

Les couloirs permettant à l'homme de se déplacer dans les terres du cours inférieur de la Don sont tout aussi déficients que ceux unissant les habitats fauniques. Le corridor Gardiner/Lakeshore coupe véritablement les terres situées au sud des quartiers résidentiels situés au nord. Le secteur industriel portuaire est isolé davantage de la ville par le Keating Channel. Le secteur d'Ataratiri est en réalité un cul-de-sac, cerné de trois côtés par des voies ferrées, la rivière Don, et les voies d'accès à l'autoroute de la Don Valley de la rue Adélaïde.

La majeure partie des terres du cours inférieur de la Don appartiennent à des organismes publics. Les principaux propriétaires de ces terres industrielles portuaires sont la THC, la communauté urbaine de Toronto et l'Hydro-Ontario. La Régie des alcools de l'Ontario et la police provinciale de l'Ontario détiennent des propriétés dans l'East Bayfront; le CN et le CP possèdent le couloir ferroviaire et les cours de triage au sud d'Ataratiri. Les terres d'Ataratiri appartiennent maintenant entièrement à la ville de Toronto.

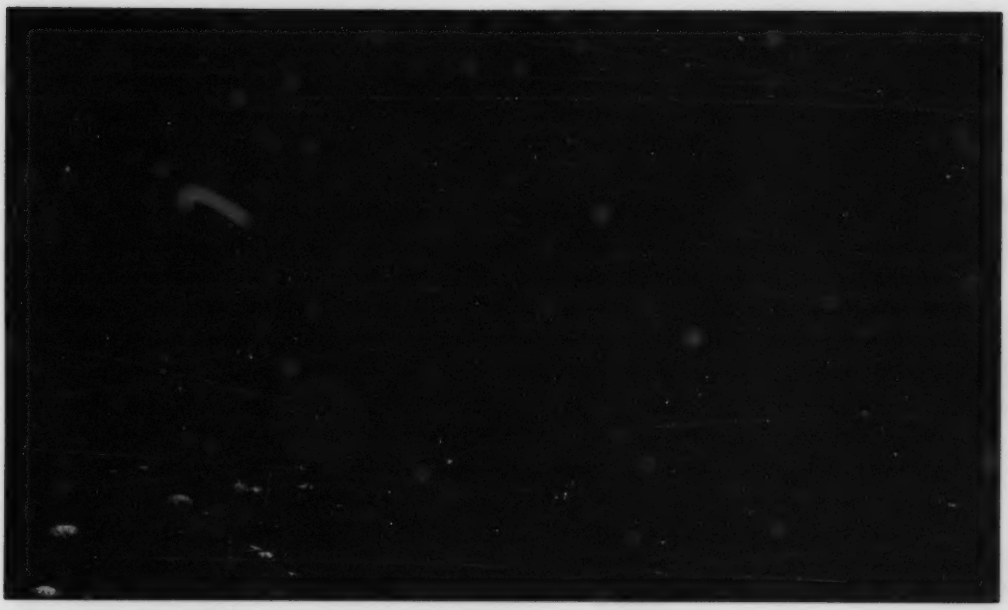
Bref, pour ce qui est de la santé de l'écosystème des terres du cours inférieur de la Don, il convient de dire que cette région pose des défis importants à relever et des possibilités de régénération à exploiter. Les graves problèmes que constituent la contamination du sol et de la nappe phréatique, la pollution de l'air et de l'eau, les risques d'inondation, les taux de poussière et les niveaux de bruit doivent être abordés si l'écosystème doit un jour retrouver sa santé.

Nos connaissances sur l'état de l'environnement de cette région sont encore très incomplètes et il faudra combler ces lacunes. De plus, des questions de compétence, de réglementation et de planification sont au nombre des obstacles institutionnels qui ont contribué à la dégradation de l'environnement et qui font obstacle à son rétablissement.

Un plan intégré pour les terres du cours inférieur de la Don

La Commission royale, à la lumière des défis à relever et des possibilités à exploiter sur les terres du cours inférieur de la Don et des résultats des nombreuses études et plans pour des parties données du secteur, s'est rendu compte qu'il était nécessaire d'élaborer un plan intégré; une planification ponctuelle ne peut aborder de façon efficace des problèmes comme l'inondation et la contamination des sols, la remise en état de la rivière Don, l'accès et la nécessité de stimuler une reprise économique. Un plan intégré permettrait :

- de conserver et d'améliorer le patrimoine construit et naturel;
- d'accroître la diversité et l'intensité des utilisations;
- de réduire les risques d'inondation;
- de partager les technologies de décontamination des sols;
- de partager des programmes de surveillance de la pollution atmosphérique;



Habitats marécageux et boisés le long de la rive nord de l'Outer Harbour

- d'améliorer les liens avec le reste de la ville;
- de s'assurer que les terres publiques sont utilisées de façon à procurer un maximum d'avantages à la société;
- d'intégrer les divers exercices de planification actuellement en cours;
- d'aider à la reprise économique de la région.

Un tel concept intégré permettrait des solutions efficaces (et rentables) qui ne pourraient être appropriées ni possibles si la planification ne touchait qu'une seule partie des terres du cours inférieur de la Don. Une planification régionale intégrée permettrait de prendre en compte l'ensemble, plutôt qu'un certain nombre de secteurs épars dont s'occuperaient des organismes multiples ayant des visées et des priorités différentes.

Le projet Ataratiri illustre bien les embûches qui guettent une planification qui n'est ni intégrée ni basée sur une solide compréhension de l'état de l'environnement — une planification qui débute avec un bout de terrain avec l'intention d'en faire un «projet». Ataratiri est économiquement handicapé, écrasé par le coût des terres achetées au plus fort du boum immobilier; de plus, avant même de débuter, il faudra dépenser des millions de dollars pour décontaminer le sol et assurer une protection contre les inondations. La mentalité de «méga-projet» pourrait bien être cependant l'aspect le plus nuisible : la mentalité inflexible du «tout ou rien» préconisant un projet de développement à vocation unique.

Il pourrait être tentant de considérer que le projet d'Ataratiri consiste à éliminer totalement une industrie unique dans un secteur qui n'a jamais eu de tissu urbain. Mais ces terres ont déjà fait partie de la ville : on y trouvait des rues, diverses utilisations, des activités et une histoire. Par conséquent, cela ne donne pas grand-chose de traiter tout le secteur en même temps et de façon globale. Il vaudrait mieux favoriser le développement de l'habitation dans le secteur de façon flexible et évolutive en la traitant comme la «rénovation» d'un voisinage existant. Grâce à cette optique, des changements se produiront et des améliorations pourront être

apportées, mais le tissu social et urbain existant ne disparaîtra pas entièrement. La vie dans le secteur suivrait son cours en même temps que se produirait sa régénération. Une telle évolution graduelle peut être frustrante pour ceux qui désirent fortement voir tout se faire «tout d'un coup», mais cela produit les résultats escomptés d'une façon plus organisée et plus économique.

Une telle conception flexible et progressive du développement devrait être mise en pratique sur l'ensemble des terres du cours inférieur de la Don dans un cadre général comportant :

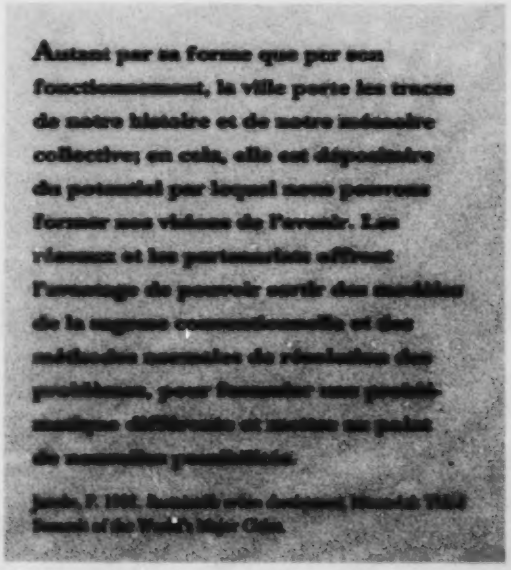
- des améliorations à la santé de l'environnement, y compris une «infrastructure verte» de rues, de parcs, de jardins publics, d'installations récréatives et de corridors de verdure accueillants; une stratégie de gestion des inondations et des mesures correctrices de la qualité de l'air, de l'eau et des sols;
- un plan de transport qui réponde aux besoins des personnes de l'extérieur tout en respectant ceux des personnes qui y vivent (c'est-à-dire trouver un équilibre entre la notion de «corridor» et de «milieu de vie»).
- un équilibre entre les utilisations des terres — résidentielles, industrielles, commerciales et récréatives passives et actives — qui intègre milieu de travail et milieu de vie;
- une vision harmonisée du développement économique du secteur, y compris des possibilités clairement identifiées de participation et d'investissement de la part du secteur privé;
- un examen intégré et un système d'approbation.

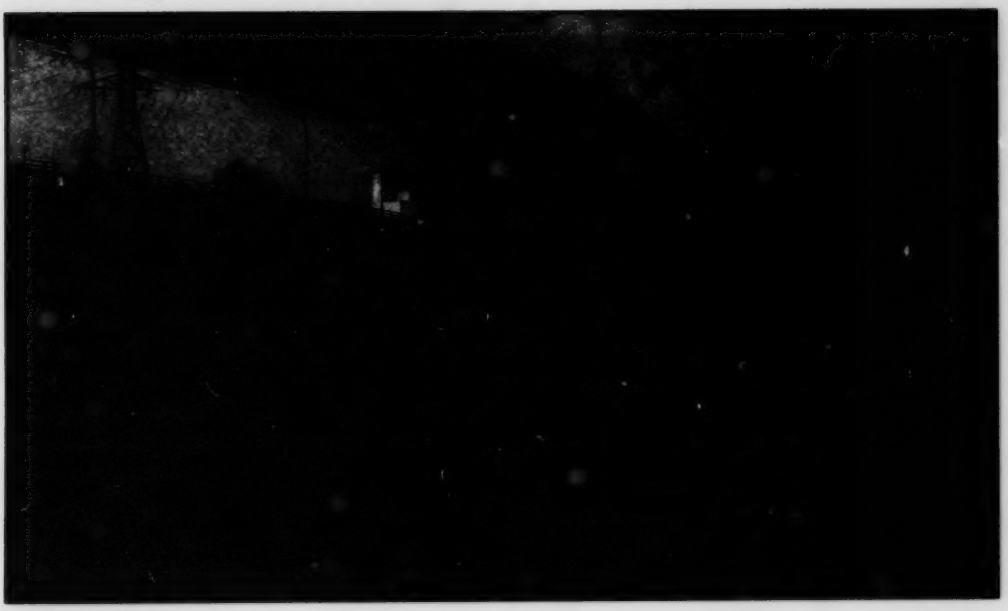
LA SANTÉ DE L'ENVIRONNEMENT

Compte tenu des problèmes environnementaux du secteur et de la sensibilisation de la population à la nécessité d'un environnement en santé, la planification de l'utilisation des terres du cours inférieur de la Don devrait débuter par l'élaboration d'une stratégie destinée à rétablir la santé de l'environnement. Elle devrait comporter quatre buts principaux : mettre en place une «infrastructure verte» composée de parcs, d'espaces verts et de corridors de verdure, aborder les problèmes environnementaux particuliers au secteur, minimiser l'incidence de l'aménagement sur l'environnement et conserver le patrimoine bâti et naturel du secteur. Un plan peut être élaboré à partir des données compilées par le grand nombre d'études et d'exercices de planification qui ont été effectués depuis quelques années.

Une rivière Don plus propre et remise en état est au centre de cette infrastructure verte; bon nombre des améliorations apportées à la qualité de l'eau émaneront des travaux effectués dans l'ensemble du bassin versant dans le cadre du plan d'action correctrice de la communauté urbaine de Toronto; le Task Force to Bring Back the Don a préparé un canevas des changements à apporter à l'environnement physique qui amélioreraient l'accès, l'esthétique et l'habitat et contribueraient à améliorer la qualité de l'eau. (Ces mesures sont décrites dans le document intitulé *Remise en état d'un bassin versant en milieu urbain : l'histoire de la Don.*)

Le plan du Task Force prévoit que les biefs d'amont du cours inférieur de la Don deviendraient les marécages Rosedale; un petit déversoir de béton créerait un bassin d'amont marécageux;





Le cours inférieur de la Don

des étangs latéraux seraient dragués pour créer des marécages pouvant servir d'habitat au poisson. La plaine inondable se composerait d'un mélange de terres humides, de prés et de versants boisés. La régénération des ravins améliorerait les habitats fauniques et les sentiers, encourageraient des utilisations récréatives passives comme la randonnée pédestre et l'observation de la nature. Au sud des nouveaux marais, la rivière canalisée aurait une apparence plus urbaine et plus régulière : ses bords seraient plantés d'une multitude d'arbres, des escaliers et des passerelles permettraient d'accéder à des sentiers plus larges séparés des voies ferrées par des plantations denses.

Le cours inférieur amélioré de la Don aurait une nouvelle embouchure dans les terres du port, au sud de celle qui existe actuellement, qui s'élargirait graduellement pour recréer l'estuaire qui s'y trouvait autrefois. Le delta et le marécage serviraient de nouveaux habitats à la flore et à la faune aquatiques, favoriseraient les utilisations récréatives et éducatives passives et offriraient un magnifique cadre à d'autres utilisations. Un corridor migratoire se poursuivrait au sud de la nouvelle embouchure de la Don et mènerait aux régions naturelles le long de la rive nord de l'Outer Harbour. Divers habitats y seraient protégés et améliorés et seraient reliés aux vastes régions naturelles de la flèche de la rue Leslie.

Les corridors de verdure devraient être suffisamment larges pour servir de tampon entre les utilisations fauniques et humaines et des plantes indigènes devraient être plantées pour encourager la reconstitution naturelle de la végétation. Les parcs nouvellement reliés et les nouveaux espaces verts de l'East Bayfront assureraient la liaison vers l'ouest entre les secteurs publics du Harbourfront et le corridor de verdure de la rivière Don. Du côté est des terres du cours inférieur de la Don, des liens de verdure amélioreraient ce qui est actuellement un couloir peu attrayant menant aux magnifiques aires récréatives du parc Ashbridge's Bay et aux Eastern Beaches situées un peu plus loin.

L'un des grands problèmes environnementaux affligeant presque toutes les terres du cours inférieur de la Don est la menace possible d'inondation. Bien que l'on puisse difficilement qualifier ce problème de nouveau, les tentatives pour y remédier au cours des ans n'ont été que

des solutions «temporaires» : enfermer la rivière dans un couloir de béton (afin de réduire l'érosion et d'accélérer le débit), limiter les nouveaux aménagements dans les plaines inondables et construire des bermes, n'abordent pas les véritables causes des débits de pointe élevés. Le problème de l'inondation a été aggravé parcs que la Don est utilisée comme égout des eaux pluviales engendrées dans l'ensemble du bassin versant.

Une démarche axée sur l'écosystème aux problèmes d'inondation de la Don comporterait des mesures à l'échelle du bassin versant destinées à réduire l'écoulement des eaux de pluie dans la rivière. Cette démarche concorde avec les buts et principes adoptés en vertu du plan d'action correctrice de la communauté urbaine de Toronto qui renferme des mesures comme l'utilisation de bassins de détention des eaux pluviales et la réorientation des tuyaux de descente pluviale des résidences vers les parterres. Il faudra peut-être plus de temps pour mettre ces solutions en oeuvre, mais elles sont probablement moins coûteuses, plus équitables et plus avantageuses à long terme.

La modélisation montre qu'une forte tempête inonderait un secteur s'étendant de l'est de la rue Yonge jusqu'à un point au-delà de l'avenue Greenwood, submergeant la majeure partie du secteur industriel portuaire et les terres au nord de la rue King. De toute évidence, il faut protéger les installations existantes, de même que celles qui sont prévues, dans la plaine inondable du cours inférieur de la Don. Les études effectuées pour le projet Ataratiri ont permis de déterminer une série de mesures minimales de protection contre les inondations qui seraient nécessaires avant d'entreprendre des travaux d'aménagement; il s'agirait notamment de remblayer une partie du site d'Ataratiri, d'élargir les ouvertures de quatre ponts traversant la Don et de construire un canal de dérivation sur la rive ouest de la rivière Don, au nord du Keating Channel. Le coût de telles mesures devrait être assumé par ceux qui en bénéficieront.

Tout plan de réaménagement des terres du cours inférieur de la Don doit tenir compte du problème de contamination des sols et de la nappe phréatique. Une stratégie correctrice devrait être élaborée pour l'ensemble du secteur, en se basant sur les résultats de l'examen environnemental de la Commission royale et de l'étude d'évaluation des incidences environnementales du projet Ataratiri de la ville de Toronto.

Une stratégie de gestion intégrée des sols et des eaux souterraines du cours inférieur de la Don permettra de regrouper les sites à nettoyer et d'avoir recours à une démarche progressive plutôt que de tenter de tout faire en même temps, partout à la fois. Les groupes de sites devraient être déterminés en fonction de types et de degrés similaires de pollution, du potentiel de migration des contaminants d'un site à d'autres sites adjacents ou à des eaux de surface avoisinantes et des utilisations futures prévues. Il faut considérer soigneusement la profondeur du sol à décontaminer et les normes appropriées de dépollution en fonction du futur environnement bâti, des types de paysages, de la gamme d'activités et des risques probables pour la santé. La stratégie devrait :

- être basée sur des directives globales et numériques de décontamination qui puissent être appliquées à l'ensemble du secteur et qui conviennent aux utilisations finales prévues;
- être élaborée après un examen en profondeur de l'information sur les techniques disponibles de dépollution des sols et des eaux souterraines, y compris les travaux actuellement entrepris par la Toronto Harbour Commissioners;
- s'assurer que des études détaillées et ponctuelles du sol et de la nappe phréatique soient entreprises avant la vente, la location ou le réaménagement des parcelles de terrain et avant que des décisions ne soient prises sur le nombre et le type de mesures correctrices nécessaires;
- comporter les recherches nécessaires pour en venir à mieux comprendre la circulation des eaux souterraines et les sources de contamination;

- comporter une étude de la qualité des sols et de l'eau souterraine des régions naturelles situées le long de la rive nord de l'Outer Harbour et l'élaboration d'une stratégie appropriée de gestion des sols dans ces secteurs.

On peut également faire des économies d'échelle en envisageant le problème de contamination des sols et des eaux souterraines au niveau du secteur. De plus, il y aurait lieu de transformer ce défi — la nécessité de nettoyer le sol contaminé — en une possibilité à exploiter. Une usine de décontamination du sol située dans le secteur pourrait décontaminer les sols de l'ensemble des terres du cours inférieur de la Don et donner naissance à une expertise et à une technologie de décontamination des sols qui pourraient être exportées ailleurs.

L'examen environnemental a soulevé de nombreuses questions sur la qualité de l'air, questions qui sont applicables à l'ensemble du secteur du cours inférieur de la Don. Ainsi, il était recommandé que des études sur les niveaux de bruit, les concentrations de contaminants toxiques dans l'air et la qualité de l'air à proximité des corridors de transport soient effectuées. De telles études pourraient être menées pour l'ensemble de la région et le plan élaboré devrait comporter des mesures de réduction du bruit et d'amélioration de la qualité de l'air dans l'ensemble du secteur.

L'aménagement des terres du cours inférieur de la Don devrait être orchestré de façon à améliorer l'état de l'environnement et à minimiser les effets nuisibles. Il devrait comporter des mesures visant à :

- déclasser et nettoyer des usines, du matériel, des bâtiments, des réservoirs de stockage et des pipelines souterrains;
- concevoir des édifices et des aménagements paysagers afin d'améliorer les conditions microclimatiques et de réduire la consommation d'énergie à des fins de chauffage et de climatisation;
- favoriser l'accès au transport en commun et redonner aux piétons la place qui leur revient;
- faire le nécessaire pour réduire la quantité et améliorer la qualité du ruissellement pluvial urbain;
- favoriser un aménagement paysager naturel qui offre des habitats fauniques et réduit la quantité d'énergie, de produits chimiques et d'eau nécessaires à son entretien;
- exiger que les industries qui restent dans le secteur ou viennent s'y établir utilisent les meilleures méthodes possibles de gestion pour contrôler la poussière, le bruit et les odeurs, traiter les eaux pluviales ainsi que les matières dangereuses et s'assurer de la santé et de la sécurité des travailleurs.

Une stratégie environnementale pour l'ensemble des terres du cours inférieur de la Don devrait s'appuyer sur la totalité du potentiel du patrimoine naturel et bâti du secteur. Les habitats fauniques existants devraient être remis en état, protégés et améliorés, et les liaisons entre la vallée de la Don, le secteur de la plage Cherry, la flèche de la rue Leslie et la baie Ashbridge's devraient être améliorées.

Les édifices présentant un intérêt architectural ou historique devraient être conservés et réutilisés, dans la mesure du possible, et les aspects importants du patrimoine industriel du secteur devraient être intégrés au nouvel aménagement. Ces mesures contribueront à ce que ce secteur devienne un endroit particulier aux valeurs historiques, multiples et profondes où les bâtiments, les motifs architecturaux et les structures de tous âges coexisteront et où les habitats naturels prospéreront.

Les transports

Comme on le soulignait dans la section intitulée «Milieu de vie et corridor», la Commission royale a recommandé un programme intégrant l'environnement, l'utilisation des terres et le transport dans le secteur riverain central. Un

tel programme répondrait aux besoins régionaux et locaux, y compris la relocalisation et le réaménagement de l'autoroute Gardiner, l'amélioration des transports en commun et la création d'îlots et de rues dans des secteurs qui ne sont maintenant que de vastes étendues de terrain.

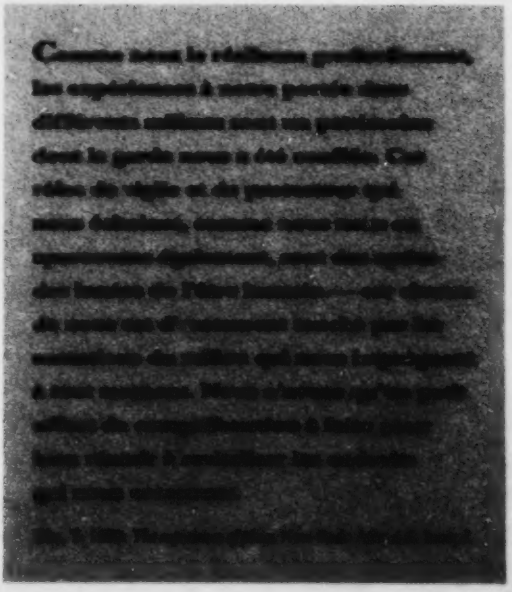
Le plan de transport pour les terres du cours inférieur de la Don devrait s'insérer au plan d'ensemble du secteur riverain central et équilibrer les besoins en transport des résidents de l'extérieur de ce secteur et de ceux qui y vivent. Il faudrait pour cela, par exemple, conserver ligne de chemin de fer qui dessert la Redpath Sugar. Il devrait être conçu de manière à améliorer les liens nord-sud entre les terres du cours inférieur de la Don et les quartiers résidentiels au nord, l'accès par les moyens de transport en commun ainsi que les pistes cyclables. Le sentier Martin Goodman, une fois mieux aménagé et embelli, deviendra partie intégrante du sentier riverain.

Le réaménagement du corridor Gardiner/Lakeshore permettrait de mettre en place un réseau de voies publiques mieux reliées entre elles et adaptées aux besoins des résidents, et dotées de la capacité de circulation nécessaire, créerait un cadre approprié au réaménagement et améliorerait la qualité du paysage bordant les rues du secteur. Les propositions du plan officiel de la phase II d'Ataratiri recommandent une configuration qui incorpore les rues existantes et subdivisent les îlots plus gros afin de ramener à des dimensions plus humaines les nouveaux quartiers qui seront aménagés.

Il serait possible de construire une gare de GO Transit sur la rue Cherry sur un prolongement du LRT du centre-ville relié à une gare de GO Transit à Garrison Common afin de desservir les banlieues. Parmi les améliorations au transport en commun local, mentionnons un prolongement vers l'est de la ligne de Harbourfront LRT et l'amélioration du service d'autobus.

Le port de Toronto est l'autre installation de transports très importante des terres du cours inférieur de la Don. La Commission royale lui a accordé une attention toute particulière (voir *Continuité et changement : les enjeux pour le secteur riverain et les Commissaires du havre de Toronto* (1989) et les deux rapports provisoires de la Commission). En mai et juin 1989, elle a tenu des audiences publiques sur le rôle, le mandat et les plans d'aménagement de la THC au cours desquelles elle a reçu de nombreuses propositions sur des questions comme l'accessibilité, la santé et l'environnement, le port, la propriété et l'utilisation des terres et le manque de responsabilité de la THC.

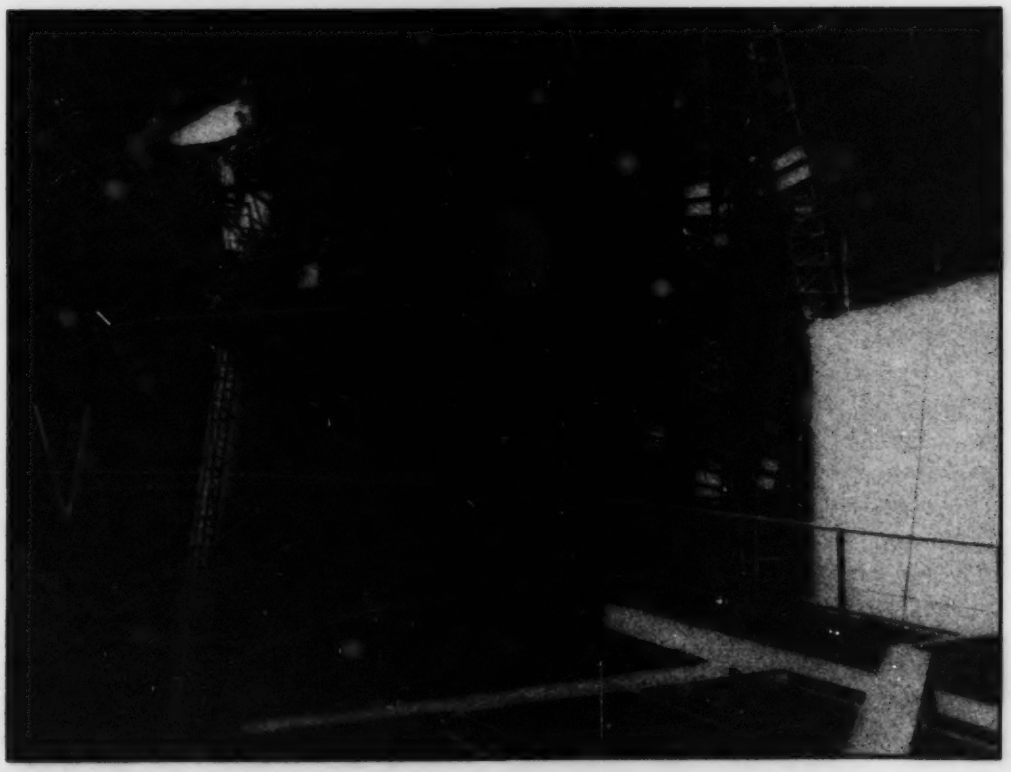
Le port de Toronto, autrefois l'un des ports majeurs des Grands Lacs, se classe maintenant au 16e rang à l'échelle nationale pour ce qui est du tonnage de marchandises et joue un rôle local plutôt que national. La diminution à long terme du trafic portuaire reflète les changements qu'a connus l'industrie maritime marchande : il n'est maintenant plus économique pour les armateurs d'utiliser le port de Toronto comme destination principale. Néanmoins, la présence d'un port commercial sera toujours essentielle à plusieurs entreprises situées dans le secteur riverain et ailleurs qui reçoivent leurs matières premières et expédient leurs produits par bateau.



Dans son premier rapport provisoire, la Commission royale recommandait que les responsabilités, la compétence et le mandat de la THC touchant l'exploitation du port de Toronto soient clairement séparés de la planification et de l'aménagement des terrains qui n'ont pas de fonction portuaire dans le secteur riverain. Dans *Un point tournant*, son deuxième rapport provisoire, la Commission recommandait que la THC continue d'exploiter le port et que la fonction portuaire soit regroupée sur une quarantaine d'hectares (100 acres) dans la partie ouest du secteur industriel portuaire, au sud du Ship Channel. Le reste du secteur industriel portuaire devrait être utilisé par des industries non polluantes ou à diverses fins. La Commission recommandait également de définir clairement le mandat de la THC et de l'appuyer par un bon plan d'affaires stratégique afin de rationaliser l'utilisation des terres publiques du secteur industriel portuaire.

Il est évident que beaucoup sont en faveur de modifications à la *Loi sur les commissaires du havre de Toronto* de 1911 afin de rendre plus explicite la responsabilité de la THC. La Commission royale est également en faveur de cette démarche. À la fin de 1991, la THC a entrepris des négociations actives en vue de céder à la Toronto Economic Development Corporation (TEDCO) les terres dont elle n'a pas besoin pour l'exploitation du port.

En décembre 1991, l'honorable David Crombie, à la demande du ministre fédéral des Transports, acceptait de réunir des représentants de la THC, de la ville de Toronto et du ministère des Transports en vue de l'élaboration d'un protocole d'entente précisant la superficie des terres qui seraient cédées par la Toronto Harbour Commissionners à la



Terminal maritime des Toronto Harbour Commissioners

TEDCO. Il abordera également la question des terres fédérales ou de compétence fédérale, la viabilité future du port de Toronto et toute aide financière qui pourrait s'avérer nécessaire.

Utilisation des terres

L'utilisation des terres du secteur riverain central est actuellement en voie de transition : les zones autrefois vouées uniquement à l'industrie et aux transports sont converties à diverses utilisations englobant le commerce, l'habitation, les loisirs, l'industrie et les transports.

Trois des neuf principes de planification écosystémique énoncés dans *Un point tournant* s'appliquent tout particulièrement aux terres du cours inférieur de la Don : elles doivent être diversifiées, utilisables et accessibles. Les paysages, les lieux, les habitats fauniques et les utilisations doivent être diversifiés. La planification de l'avenir de ce secteur devrait comporter un équilibre entre les possibilités d'emploi et d'habitation, ce qui réduirait les déplacements. Ainsi, on pourrait envisager que les utilisations commerciales et industrielles légères compatibles (comme des entreprises de graphisme et des imprimeries) soient intégrées au site d'Ataratiri, tout comme elles le sont actuellement sur la rue King, au nord. Finalement, ces utilisations devraient permettre au public d'avoir accès au bord de l'eau et d'en bénéficier.

La diversité des utilisations signifie qu'il vaut mieux prévenir d'éventuels conflits qui pourraient en découler : il faut aménager des zones tampons entre des zones vulnérables et l'industrie, surtout dans celles qui dégagent des odeurs comme la station principale d'épuration. De telles mesures s'avèrent également nécessaires autour des sources de bruit et de pollution atmosphérique comme le corridor Gardiner/Lakeshore, les voies ferrées et l'autoroute de la Don Valley.

L'objectif de la ville de Toronto est d'étendre physiquement son centre-ville jusqu'au secteur riverain. L'aménagement de divers types d'habitations aux deux extrémités du secteur riverain central servirait en quelque sorte de lien ou d'extension aux secteurs voisins d'Ataratiri, de Bathurst/Spadina et de Harbourfront. De plus, il offre une plus grande flexibilité à l'objectif d'Ataratiri qui est actuellement de 7 000 unités d'habitation.

Compte tenu de nos connaissances sur l'état de l'environnement, non seulement dans le secteur d'Ataratiri, mais également dans le reste des terres du cours inférieur de la Don, il est impératif d'examiner les endroits les plus appropriés et les moins coûteux pour construire certaines de ces unités d'habitation. Ainsi, certaines d'entre elles ne pourraient-elles pas être construites dans l'East Bayfront, dans St. Lawrence Park à l'est, ou à l'extrémité nord-ouest du secteur industriel portuaire, et être jumelées à d'autres utilisations? (La Redpath Sugar est un exemple d'industrie importante et non polluante qui pourrait s'insérer à un paysage modifié et plus intensivement utilisé, pourvu que les quartiers d'habitation en soient convenablement séparés.)

Un autre objectif de la ville de Toronto est de préserver ses terres industrielles et les emplois qu'elles produisent. Dans *Un point tournant*, la Commission royale recommandait qu'un nouveau parc industriel soit aménagé dans le secteur industriel portuaire afin d'exploiter la possibilité de créer des milliers d'emplois riverains. (La section qui aborde le développement économique examine plus en détail le secteur industriel du cours inférieur de la Don.)

En ce qui a trait à l'habitation et à l'industrie, un plan sur l'avenir des terres du cours inférieur de la Don doit tenir compte des besoins et des possibilités récréatifs. Une vallée de la Don revitalisée et la création d'un nouveau delta offrent un énorme potentiel d'aménager des sentiers piétonniers et des pistes cyclables ainsi que et des centres et des installations d'interprétation et d'éducation. Dans *Un point tournant*, la Commission recommandait de porter à 80 hectares (200 acres) la

La Redpath Sugar dans l'East Bayfront

superficie totale du parc de la plage Cherry sur la rive nord de l'Outer Harbour qui serait cédée à la ville de Toronto par la THC. Certains progrès ont été accomplis à cet égard : en effet, la THC a cédé environ la moitié des terrains à la ville de Toronto qui élabore actuellement un plan de gestion destiné à harmoniser les besoins de la population et ceux de la faune.

Les plans visant le secteur de l'Outer Harbour, y compris la plage Cherry, la rive nord et le port de plaisance de l'Outer Harbour devraient également satisfaire les besoins des clubs membres de l'Outer Harbour Sailing Federation, et leur garantir une location à long terme. La Commission royale, comme elle le recommande dans *Un point tournant*, est d'avis qu'il faudrait limiter aux 400 mouillages actuels le port de plaisance de l'Outer Harbour afin d'éviter tout désagrément aux autres utilisateurs de la région (naturalistes, véliplanchistes et membres des clubs de voile).

La flèche de la rue Leslie est le seul endroit accessible du secteur riverain de Toronto suffisamment étendu et sauvage pour être qualifié de région sauvage urbaine. Elle abrite une variété étonnante de plantes et d'animaux, dont un certain nombre d'espèces rares : elle a été colonisée par près de 300 espèces de plantes vasculaires et attire 266 espèces d'oiseaux migrateurs, hivernant et reproducteurs. Afin de protéger l'intégrité de la flèche comme habitat faunique, il faudrait y interdire l'accès aux autos et ne la réserver qu'à des utilisations récréatives passives qui sont compatibles avec son caractère de nature sauvage en milieu urbain.

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Une stratégie de développement économique est primordiale à la revitalisation des

terres du cours inférieur de la Don et devrait prévoir un plus grand nombre d'habitations et de possibilités d'emploi et des installations récréatives améliorées dans le secteur riverain.

Dans la région Ataratiri, actuellement axée sur l'habitation, l'accent devrait être mis davantage sur une vaste gamme d'activités économiques, y compris des activités commerciales, industrielles légères, récréatives et institutionnelles. Il peut également être souhaitable d'encourager les utilisations temporaires et acceptables sur le plan environnemental de certains terrains jusqu'à ce que le marché de l'immobilier s'améliore, ce qui entraînerait une certaine activité et un rendement économique dans le secteur et du même coup démontrerait l'attrait des lieux.

Si on laisse le marché réagir aux possibilités qui s'offrent à lui, il s'en dégagera un effet de synergie. Un secteur d'activité, une fois établi dans une région, attire des utilisations dérivées; c'est ce qui se produira dans Ataratiri, de la même façon que cela s'est produit dans le nouveau quartier design de King/Parliament ou le quartier de la mode de King/Spadina. Il est probable que les entrepreneurs verront dans le site d'Ataratiri plusieurs possibilités intéressantes pour une vaste gamme d'utilisations, tout comme dans d'autres parties des «régions périphériques» du centre-ville de Toronto.

Le secteur industriel du cours inférieur de la Don est un autre endroit cible où l'on peut accroître le nombre de possibilités d'emplois; ce secteur pourrait être aménagé à l'est de la nouvelle embouchure de la rivière Don, dans l'ancien secteur industriel portuaire, sur les terres autrefois possédées ou administrées par la THC. Une fois les terrains portuaires regroupés, les terres excédentaires de la THC offriraient de nouvelles possibilités de diversification économique dans la ville de Toronto. C'est la raison pour laquelle la Commission royale, dans son rapport intitulé *Un point tournant*, recommandait que ces terrains excédentaires servent à créer un nouveau secteur industriel riverain pour accueillir un centre des entreprises et industries conciliables avec l'environnement dont l'aménagement et la gestion seraient confiés à la Toronto Economic Development Corporation (TEDCO).

La TEDCO, créée par la ville de Toronto, est une société de régime provincial qui a pour mandat de susciter des emplois, notamment sur les terrains sous-utilisés ou excédentaires de la ville. Des hommes et des femmes du secteur des affaires, des syndicats, de l'environnement et

Flèche de la rue Leslie

Les considérations d'ordre économique et écologique ne sont pas forcément contradictoires. Mais la compatibilité entre ces deux types de considérations s'opère souvent dans la poursuite d'avantages individuels ou collectifs où l'on ne tient pas compte des conséquences et où l'on fait une confiance aveugle en la science, censée pouvoir tout résoudre, où l'on néglige les conséquences à longue échéance des décisions prises aujourd'hui.

Commission mondiale sur l'environnement et le développement. 1987. *Notre avenir à tous.* Les éditions du fleuve. Les publications du Québec. Montréal, Québec, Canada.

du secteur public siègent à son conseil d'administration. Ces gestionnaires sont capables d'accélérer le processus d'aménagement parce qu'ils connaissent à fond les rouages de l'administration municipale.

Bien que son mandat s'étende à l'ensemble de la ville, il est évident que la TEDCO a un rôle particulièrement important à jouer dans l'avenir du nouveau secteur industriel du cours inférieur de la Don. Pour bien fonctionner, les organismes de développement industriel doivent être indépendants de la ville et avoir la coopération des représentants de la municipalité, du monde des affaires et des syndicats. La TEDCO est en bonne position à ces égards : bien qu'elle ait des comptes à rendre à la ville de Toronto — et il devrait continuer d'en être ainsi, elle jouit en fait d'une certaine autonomie par rapport à la municipalité. Son conseil d'administration doit continuer de comprendre des représentants de la ville, de la communauté urbaine de Toronto, du monde des affaires, de groupes d'environnementalistes et des syndicats.

De nombreuses occasions s'offrent à la TEDCO dans le secteur riverain : elle pourrait, par exemple, collaborer avec le Centre du commerce international (World Trade Centre) qui fait partie d'un réseau de centres semblables établis dans plus de 50 pays. L'importation et l'exportation de technologies de l'environnement auraient beaucoup à gagner des compétences de ce centre dans le domaine de la promotion du commerce international et l'implantation d'un nouveau centre du commerce international à Exhibition Place serait l'endroit tout désigné pour établir des salles d'exposition et de démonstration des technologies environnementales.

L'état de la majeure partie des sols du secteur industriel portuaire nous donne l'occasion de mettre à l'essai les technologies de dépollution disponibles et nouvelles, en collaboration avec le Centre des entreprises et industries conciliables avec l'environnement. De tels essais pourraient doter les compagnies canadiennes d'une expertise concrète et commerciale dans un domaine de plus en plus préoccupant dans la plupart des pays industrialisés.

Le secteur industriel du cours inférieur de la Don pourrait en réalité devenir un lieu privilégié pour les industries de l'avenir qui respectent l'environnement, alors que Toronto se dirige vers le XXI^{e} siècle. Et compte tenu de la préoccupation du public à l'égard de la qualité de l'environnement, les anciennes terres de la THC pourraient servir à attirer des industries dont l'exploitation ou les produits sont axés sur la protection et l'amélioration de l'environnement.

Le secret de l'essor que connaît le secteur des industries misant sur l'environnement est de savoir reconnaître que les problèmes environnementaux actuels sont l'occasion de tirer financièrement parti des erreurs du passé. La société a besoin de nouveaux produits et procédés qui répareront les méfaits de la pollution et empêcheront qu'ils ne se reproduisent — depuis les épurateurs industriels jusqu'aux systèmes de fabrication en circuit fermé. Selon les estimations, le Canada compte aujourd'hui plus de 3 000 entreprises dont le chiffre d'affaires dépasse 7 milliards de dollars par année et qui se disent offrir des produits et des services en harmonie avec l'environnement. Aux États-Unis, le chiffre d'affaires des industries environnementales atteint 100 milliards de dollars par année et, aux dires de certains, ces entreprises constituent aujourd'hui le troisième secteur industriel du pays en importance.

En Europe, on estime que les industries environnementales emploient 2 millions de personnes. Il est probable que ce nombre augmentera rapidement vu la transformation politique et économique et les graves problèmes environnementaux que connaît l'Europe de l'Est. De plus, l'industrialisation du Tiers Monde entraînera une énorme demande de produits et services liés à l'environnement.

Pour pouvoir jouer un rôle important dans l'avenir industriel du Canada, Toronto doit créer ou attirer de telles industries. C'est là l'une des tâches auxquelles doit se consacrer la TEDCO. Mais il ne suffit pas d'attirer les entreprises d'autres villes : Toronto doit avoir l'imagination et l'audace nécessaires pour contribuer dans les faits à créer ces industries et ces produits et les emplois qu'ils signifient. À cette fin, il faut dresser un plan visant à attirer la recherche — développement industrielle se rapportant à l'environnement, offrir un endroit où le nombre croissant de gens qui s'intéressent à l'environnement peuvent recevoir une formation et un enseignement, où des techniques et des produits innovateurs peuvent être mis au point, rodés et fabriqués, et où les spécialistes de la commercialisation et de la distribution des produits et services environnementaux peuvent avoir leur siège social.

Le secteur industriel portuaire abrite déjà certains des éléments industriels qui pourraient faire partie d'un complexe industriel environnemental : télécommunications, film et télévision, production d'électricité, recyclage des déchets de construction, etc. La Commission a examiné de très près les possibilités d'expansion de ces industries et d'autres industries du secteur, avec le concours des experts du gouvernement, de l'entreprise, des syndicats et des universités qui ont participé aux deux séminaires qu'elle a organisés à l'hiver 1989 et au printemps 1990 sur l'entreprise et l'industrie conciliables avec l'environnement.

À la suite de ces délibérations, la Commission a conclu qu'il manquait un catalyseur pour faire converger ces différents secteurs et intérêts, et réaliser le potentiel d'une entreprise et d'une industrie misant sur l'environnement pour contribuer à faire du Toronto du XXI[e] siècle ce que la ville a toujours été : un centre commercial et industriel où il fait bon vivre et travailler.

Le catalyseur en question pourrait être un institut ou un centre des entreprises et industries conciliables avec l'environnement, dont les locaux seraient situés dans le nouveau parc industriel de la TEDCO. Il aurait pour mission de collaborer avec le gouvernement, l'entreprise, l'industrie, les syndicats, les chercheurs, les écologistes et les universitaires à la promotion de ce genre d'entreprise et d'industrie à Toronto et au Canada.

Le secret de l'essor que connaît le secteur des industries misant sur l'environnement est de savoir reconnaître que les problèmes environnementaux actuels sont l'occasion de tirer financièrement parti des erreurs du passé.

Ce centre chercherait à attirer les entreprises qui s'intéressent à la recherche-développement liée à l'environnement ou encore des entreprises et industries oeuvrant dans le domaine de l'environnement. Il offrirait aux chercheurs canadiens et à ceux de renommée mondiale, ainsi qu'à ceux qui participent aux programmes fédéraux et provinciaux de développement industriel et environnemental, un cadre de travail où les organismes de recherche et de protection de l'environnement peuvent mettre au point des projets répondant aux besoins actuels et futurs des économies provinciale et nationale, et permettant de saisir les occasions qui s'y présentent.

Au nombre des organismes fédéraux qu'il faudrait encourager à participer aux travaux de ce centre, mentionnons le ministère de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie, le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources, le Conseil national de recherches, le Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie et Environnement Canada. Parmi les organismes provinciaux, mentionnons le ministère du Commerce et de la Technologie, ORTECH

LESLIEGATE : UNE RÉACTION AUX TRAVAUX DE LA COMMISSION ROYALE

En 1990, l'IPCF Properties, filiale de la Weston Group, propose d'intensifier son utilisation d'un emplacement de 2,4 hectares (six acres) situé au coin de la rue Leslie et du boulevard Lake Shore, occupé à cette période par le supermarché Loblaw et un grand parc de stationnement.

Toutefois, il devient bientôt manifeste que la propriété, connue sous le nom de LeslieGate, possède un grand potentiel local et sous-régional. Au lieu de poursuivre des choix de développement traditionnels, l'IPCF décide d'explorer ces possibilités dans un cadre d'aménagement axé sur une démarche écosystémique. Comprenant qu'une telle démarche se fonde sur le principe selon lequel «tout est raccordé à tout le reste», le cadre écosystémique tend à lier LeslieGate au quartier environnant et plus particulièrement, au secteur riverain.

Une équipe de planification commence à examiner l'utilisation des terres, les formes architecturales et le milieu physique des quartiers avoisinants. Le secteur voisin est principalement à vocations multiples; il sert d'abord à des fins résidentielles — des maisons unifamiliales de faible hauteur alternant parfois avec des immeubles d'habitation au nord — en plus d'un secteur à vocation industrielle et commerciale longeant l'avenue Eastern, qui s'étend, de certains côtés, au sud vers le lac.

L'équipe recommande l'intégration de l'emplacement de LeslieGate aux collectivités environnantes au moyen d'aménagements polyvalents, compatibles avec la hauteur d'édifice actuelle, l'extension de la grille urbaine au sud jusqu'au rivage du lac et l'aménagement de passages à niveaux pour piétons. Les bureaux, les maisons et les espaces libres viendront s'ajouter au magasin Loblaw et au parc de stationnement pour doter le secteur d'un centre d'activités économiques et sociales plus diversifié.

L'équipe suggère également d'établir un corridor vert le long de la rue Leslie jusqu'au secteur industriel portuaire. Cette allée piétonnière «verte et agréable aux promeneurs», aménagée au moyen de matériaux inertes et de zones de verdure, assurerait un paysage cohérent en bordure de la rue Leslie, traverserait le secteur industriel portuaire et se rendrait jusqu'à la flèche de la rue Leslie.

Les liaisons jusqu'au secteur riverain seraient améliorées grâce à un renforcement bien pensé et solide des voies pédestres, cyclables et routières longeant et traversant le boulevard Lake Shore jusqu'à la baie Ashbridge's. Les liens entre LeslieGate et le secteur riverain seraient encore renforcés si les étages supérieurs des futurs édifices de l'emplacement permettaient aux gens de voir la baie Ashbridge's à l'est et le lac Ontario au sud.

Le type de développement mixte proposé reflète l'importance croissante de réduire les distances entre le lieu de travail, l'habitation et le centre d'achat. Le magasin Loblaw demeurant à cet emplacement, l'utilisation actuelle des terres serait maintenue et cette entreprise commerciale vitale continuerait de contribuer à la vitalité économique du secteur.

L'IPCF Properties a le sentiment que LeslieGate peut exercer une influence sur le caractère futur du secteur. Son emplacement en bordure du secteur industriel portuaire, près de la plage Cherry et de la flèche de la rue Leslie, peut permettre à LeslieGate de devenir une porte d'entrée donnant accès aux possibilités visuelles, récréatives et historiques du secteur riverain.

Source : Volgyesi + Props Inc. 1991. *LeslieGate: a private sector response to ecosystem planning rational*. Toronto: Volgyesi + Props. Inc.

INTERNATIONAL (ancienne Fondation de recherches de l'Ontario) et le ministère de l'Environnement.

Le centre pourrait envisager d'attirer des entreprises ou organisations qui s'intéressent à la collecte et à la diffusion de données sur l'environnement (statistiques, expériences et tendances). Pour aider à constituer des banques de données sur l'environnement, la TEDCO devrait travailler de concert avec le réseau d'information et de recherche sur la biorégion du Grand Toronto (recommandation 24 du chapitre 3 du présent rapport) et le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) ainsi qu'avec d'autres organismes internationaux et nationaux responsables de la collecte, de la publication et de la surveillance des données sur l'environnement.

Le centre offrirait ses installations et ses moyens de formation et d'enseignement axés sur une conception écosystémique à l'entreprise et à l'industrie, aux élèves des collèges communautaires, aux étudiants d'université des premier et deuxième cycles et à ceux qui pensent faire carrière dans l'entreprise ou l'industrie. Pour s'acquitter de cette partie de son mandat, la TEDCO devrait collaborer avec les collèges communautaires du Grand Toronto, notamment les collèges Ryerson, George Brown et Humber, ainsi qu'avec les universités du sud de l'Ontario, dont celles de Trent, Toronto, York, Windsor, Waterloo et Guelph, qui offrent toutes cette forme d'enseignement. Le centre pourrait ainsi offrir l'occasion de contacts directs entre étudiants, experts de la R-D, gestionnaires et employés des entreprises et industries misant sur l'environnement, dont Toronto a tant besoin pour garantir son avenir.

La TEDCO, en plus de ses négociations avec la THC, a entrepris de définir le rôle et le mandat du centre proposé des entreprises et industries conciliables avec l'environnement, y compris d'élaborer un plan d'entreprise. C'est dans ce contexte que le Commissaire Crombie a consenti à réunir des représentants de la THC, de la ville de Toronto et du ministère des Transports pour déterminer la superficie des terres que la THC devrait céder à la TEDCO ainsi que pour traiter de questions connexes.

Système intégré d'examen et d'approbation

Comme nous l'avons vu dans la partie I du présent rapport, la remise en état du secteur riverain du Grand Toronto est entravée par la complexité des compétences, de la planification, de la réglementation et des systèmes d'approbation; cette constatation est tout à fait applicable dans le cas des terres du cours inférieur de la Don. L'examen environnemental de l'East Bayfront et du secteur industriel portuaire comportait une analyse des cadres actuels de gérance et de responsabilité et a établi que les processus de réglementation et de prise de décisions restreignent les possibilités d'adopter une démarche axée sur l'écosystème pour la planification et la gestion du secteur.

De façon similaire, la planification du projet Ataratiri s'avère un processus long et compliqué. Les propositions de la partie II du plan d'urbanisme officiel (1991) décrivent un processus d'approbation du développement en quatre étapes et échelonné sur plusieurs années devant comporter :

- l'approbation des énoncés de politique figurant dans les propositions ainsi qu'un règlement de zonage, un schéma d'aménagement et un plan de lotissement pour l'ensemble du site d'Ataratiri;
- l'approbation des sous-zones comprenant plusieurs îlots d'habitation, à condition que les questions relatives aux services communautaires, aux inondations et à l'environnement aient été abordées en profondeur;
- l'approbation de chaque îlot d'habitation dont la construction exige un nettoyage préalable de l'environnement;
- l'approbation des différentes demandes d'aménagement individuelles, pourvu que la conception du bâtiment satisfasse aux normes concernant le bruit, la conservation de l'eau, l'économie d'énergie,

la réduction des déchets, la diminution de l'utilisation des automobiles, les mesures correctrices en ce qui a trait à l'environnement et (le cas échéant) la protection contre les inondations.

Il est absolument nécessaire que le réaménagement des terres du cours inférieur de la Don serve entièrement l'intérêt public et qu'il permette notamment d'offrir des services communautaires et de prendre des mesures correctrices pour remédier aux problèmes environnementaux. Il est toutefois également clair qu'il faut trouver des moyens de structurer le processus d'approbation afin d'obtenir la flexibilité nécessaire pour tirer parti des possibilités, intégrer les activités des différents organismes gouvernementaux et offrir une plus grande prévisibilité et efficacité afin d'encourager la participation du secteur privé. Une conception intégrée à l'aménagement des terres du cours inférieur de la Don pourrait aider à aplanir certains des problèmes de réglementation et de compétence entravant actuellement la planification, l'approbation et la mise en oeuvre.

Recommendations

72. La Commission royale recommande l'adoption d'une démarche intégrée à la planification de l'aménagement des terres du cours inférieur de la Don, laquelle sera basée sur le cadre décrit ci-dessus, ainsi que la participation de tous les paliers de gouvernement de même que du secteur privé et du public.

73. La Commission royale recommande de plus que le plan provisoire intégré serve de base à un débat public auquel participeront le fédéral, le provincial, la communauté urbaine de Toronto et la ville de Toronto, le public, les propriétaires fonciers du secteur privé, les résidents des quartiers et autres parties intéressées.

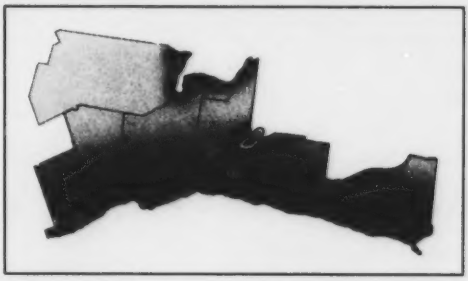
74. Un processus intégré devrait être élaboré afin de faciliter l'examen et l'approbation des propositions de mesures correctrices et d'aménagement par tous les paliers et organismes du gouvernement.

Chapitre 11 : Ville de Scarborough

En 1793, Elizabeth Simcoe, femme du premier lieutenant-gouverneur du Haut-Canada, fut impressionnée par les falaises massives qui surplombaient la côte à l'est de la nouvelle capitale de la colonie : elles lui rappelaient les majestueuses falaises du Yorkshire à Scarborough, en Angleterre. C'est ainsi que la région reçut le nom de Scarborough. Conçu en tant que canton en 1850, Scarborough fut intégré à la communauté urbaine de Toronto en 1953 et reçut officiellement le statut de ville en 1983.

Le secteur riverain de Scarborough s'étend sur 20 kilomètres (12 milles) de littoral, soit sur 40 p. 100 du littoral de la communauté urbaine. La région renferme la plus forte proportion d'habitations unifamiliales et de logements de propriétaires-occupants le long du secteur riverain de la communauté urbaine de Toronto.

L'urbanisation actuelle du secteur riverain de Scarborough (maisons unifamiliales surtout) et la présence des falaises font qu'il est plus difficile, mais non impossible, de relier les habitants à l'eau et de favoriser un accès public sécuritaire compatible avec les objectifs du sentier riverain. En fait, l'aménagement d'un réseau de couloirs de verdure peut tenir compte des collectivités résidentielles urbaines déjà établies et protéger ainsi le patrimoine culturel des résidents et le patrimoine naturel des falaises.



À cet égard, l'aménagement d'un sentier riverain à deux niveaux relié à un couloir de verdure régional aurait des répercussions positives sur la ville de Scarborough.

Une visite au parc Bluffer's, l'un des parcs récréatifs régionaux les plus populaires, où l'on peut pêcher, se promener en bateau, s'asseoir sur les rochers ou marcher simplement dans le parc et admirer les falaises à longueur d'année; une promenade dans la vallée de la Rouge à l'automne où l'on peut rencontrer des animaux et observer des oiseaux rares, assister à l'arrivée de l'hiver et admirer les merveilles de la nature à l'oeuvre, alors que les feuilles revêtent leurs plus beaux atours; le sentiment de sérénité qui nous entoure sur les terrains historiques du Guild Inn, avec une vue paisible sur le lac chatoyant et sur le soleil qui se couche au-dessus des falaises, voilà quelques-unes des expériences mémorables que l'on peut vivre à Scarborough, à peu de distance de l'activité commerciale et

Au pied des falaises, aux environs de 1968

économique du centre-ville de Toronto. Dans bien des cas, l'accès à ces endroits est limité et pourrait être grandement amélioré si un réseau régional de couloirs de verdure traversait le secteur riverain et remontait les vallées fluviales (Voir le chapitre 5 sur les couloirs de verdure).

Le relief naturel a toujours contribué à définir la configuration urbaine le long de cette partie du littoral. Les falaises de Scarborough qui atteignent une hauteur de 100 mètres (330 pieds) à certains endroits et composent 75 p. 100 du rivage de Scarborough sont un site patrimonial exceptionnel que la ville et la MTRCA s'efforcent de protéger. L'établissement d'un centre d'apprentissage le long du secteur riverain de Toronto, axé principalement sur les divers processus écologiques observés à cet endroit, serait une excellente façon de renseigner le public sur les falaises.

À Scarborough, deux grands cours d'eau seulement se jettent dans le lac Ontario : Highland Creek et la rivière Rouge. Highland Creek — situé intégralement dans les limites de la ville — draine une superficie de plus de 105 kilomètres carrés (40 milles carrés). Le bassin versant de la rivière Rouge, qui couvre plus de 300 kilomètres carrés (116 milles carrés), englobe certains secteurs des six municipalités locales. Le cours inférieur traverse principalement le nord-est de Scarborough et la rivière forme en fait la partie sud-est de la frontière politique de Scarborough.

Les eaux d'amont de la rivière Rouge, alimentées par des sources, prennent leur origine dans la Oak Ridges Moraine et s'écoulent rapidement sur son épaulement. De nombreux petits cours d'eau confluent dans les plaines agricoles de Markham et forment de grands tributaires à débit plus lent. Avant que les deux branches principales de la rivière, la Rouge et la Little Rouge, atteignent Scarborough, elles forment de vastes vallées bien définies, recouvrant les blocs et les roches. Les processus d'érosion naturelle ont exposé des formes géologiques d'importance provinciale, de même que des falaises typiques pouvant atteindre une hauteur de 40 mètres (131 pieds). Dans les derniers kilomètres de la Rouge, avant que celle-ci se jette dans le lac Ontario, elle s'élargit dans le marais Rouge — la plus vaste zone d'importance provinciale de la communauté urbaine de Toronto — qui renferme des populations fauniques exceptionnelles.

Dans une étude écologique provisoire du parc de la vallée de la Rouge effectuée par le ministère des Richesses naturelles (Varga, Jalava et Riley, 1991), il est écrit :

> Collectivement, les vallées du cours inférieur de la Rouge, les marais littoraux et les hauts-plateaux forment le principal réseau d'aires naturelles reliées le long des vallées du cours inférieur de tous les cours d'eau se jetant dans le nord-ouest du lac Ontario. La Rouge (à Scarborough) représente l'un des rares grands couloirs

d'espace naturel entre la rive nord-ouest du lac Ontario et l'intérieur de Halton, Peel, York, Durham ou la communauté urbaine de Toronto. La rivière Rouge et ses vallées sont exceptionnelles à plusieurs égards.

D'un versant de la vallée à l'autre, le couloir de la rivière Rouge mesure en moyenne deux kilomètres (un mille) de large. Il contient des éléments patrimoniaux naturels et ruraux très diversifiés et revêt une très grande importance en raison de sa proximité de la communauté urbaine — l'une des dernières occasions de conserver le milieu dans la région.

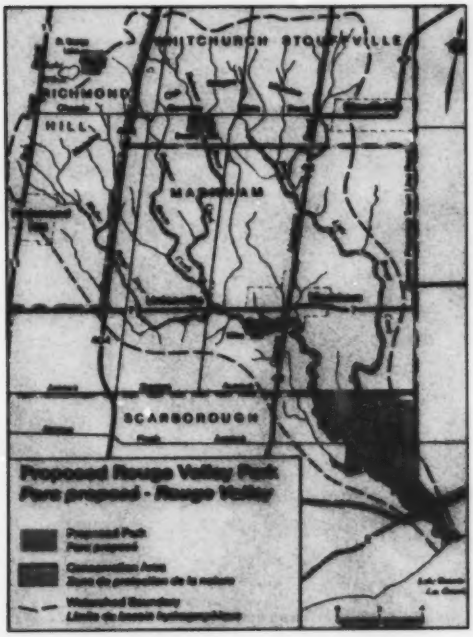
Au fil des ans, le réseau de la rivière Rouge à Scarborough a échappé en grande partie à l'urbanisation et constitue de nos jours un écosystème sain et diversifié. Dans les années 1980, des propositions visant à exploiter les hauts-plateaux de la Rouge, dans le nord-est de la ville, ont été présentées au Conseil de Scarborough; après une étude détaillée, le Conseil a décidé de protéger la région et l'a désignée milieu naturel régional à vocation rurale. Toutefois, dans les zones adjacentes et d'amont, les activités de développement ont entraîné la destruction de boisés et de terres humides, le remplacement des hautes herbes et d'autres habitats naturels par des pelouses bien entretenues et des problèmes d'érosion et de dégradation de l'eau dus à une mauvaise gestion des eaux pluviales.

Les eaux d'amont de la rivière rouge, alimentées par des sources, prennent leur origine dans la Oak Ridges Moraine et s'écoulent rapidement sur son épaulement. . . La région recèle d'éléments patrimoniaux naturels et ruraux très diversifiés . . . l'une des dernières occasions de conserver le milieu dans l'agglomération torontoise

Dans son premier rapport provisoire publié en 1989, la Commission royale appuyait de nombreux groupes d'intérêt et recommandaient que la vallée de la Rouge soit protégée en tant que parc du patrimoine naturel. En mars 1990, le gouvernement provincial a annoncé son intention de créer le parc de la vallée de la Rouge et a établi un comité consultatif composé de divers professionnels. Ce comité est chargé de dresser un plan d'aménagement du

Vue de l'amont à partir du marais de la Rouge

Carte 11.1 Projet de parc de la vallée de la Rouge



parc pour la portion située entre le lac Ontario et l'avenue Steeles (voir carte 11.1). L'objectif premier est de protéger l'intégrité écologique du parc de la vallée de la Rouge de même que ses éléments naturels, pittoresques, historiques et culturels par la mise en oeuvre d'une stratégie innovatrice d'aménagement, de gestion et d'utilisation dans le parc et ses environs (Rouge Valley Park Advisory Committee, 1991).

En juin 1992, le comité doit recommander une stratégie de protection du parc assortie d'un calendrier et, selon toute probabilité, proposera d'étendre la limite nord actuelle de manière à inclure les terres publiques situées dans les bassins versants de la Rouge et Petticoat Creek (lotissement provincial) ainsi que les hauts-plateaux qui surplombent les vallées.

On a demandé à des experts-conseils de collaborer avec les organismes appropriés et d'examiner l'inventaire écologique et culturel de la région et de participer à l'élaboration de stratégies d'aménagement. Bien que la création du parc ait été annoncée et que son aménagement ait commencé, il est possible que le secteur à l'étude, notamment dans la région de York, soit dégradé par le développement des parcelles avoisinantes.

La ville de Scarborough revoit actuellement ses politiques d'aménagement secondaires pour s'assurer que les zones adjacentes au parc sont adéquatement protégées. Le comité consultatif a demandé que ces régions soient protégées entre-temps avant que la dégradation n'empêche les options du futur parc.

La santé du bassin versant de la Rouge et l'intégrité écologique à long terme du parc dépendent de l'ampleur et de la sensibilité écologique des activités de développement dans le reste du bassin versant. Des contrôles adéquats, tels que la gestion des eaux pluviales et la protection des corridors dans les vallées, y compris les hauts-plateaux adjacents, sont essentiels. Conformément à son mandat, le comité consultatif du parc de la Rouge examine les activités de développement qui affecteront le parc.

De toute évidence, le développement des terres adjacentes à la vallée de la Rouge devrait garantir la protection des processus écologiques et la préservation des beautés naturelles de la vallée. Le profil naturel de l'horizon a été défiguré dans maintes vallées urbaines par les gratte-ciels. Scarborough a commencé à se pencher sur ce problème. D'autres municipalités qui possèdent des vallées devraient limiter la hauteur des édifices et s'assurer que les sites d'aménagement maintiennent et améliorent les points de vue.

La Commission appuie les travaux préliminaires effectués sur le parc de la vallée de la Rouge et recommande d'élaborer une stratégie globale visant à garantir l'intégrité écologique du parc lorsque ce dernier sera parachevé dans de nombreuses années. La stratégie, qui tiendra compte des interventions du public, devrait être mise en oeuvre dès que possible même si l'aménagement de la partie nord du parc est en cours.

Le Guild Inn et les falaises de Scarborough

Dans le cadre de ce processus, on devrait songer à aménager un couloir de verdure qui protégerait les cours d'eau et les vallées qui aboutissent à la rivière Rouge. Ce faisant, on pourrait relier des aires naturelles d'importance, telles que la Oak Ridges Moraine et le Duffin's Creek, les zones de conservation et les parcs locaux et régionaux existants.

Le Guild Inn, tout en haut des falaises du secteur riverain de Scarborough, à l'ouest de la rivière Rouge, possède une collection unique de pièces architecturales. Établi en 1932

GUILD OF ALL ARTS DE SCARBOROUGH

Les modestes grilles du Guildwood Parkway, le long du secteur riverain en banlieue de Scarborough, sont trompeuses. L'étroite allée et le feuillage s'ouvrent sur un hôtel pittoresque entouré, semble-t-il, d'objets et de ruines de la Grèce antique.

Les pièces d'architecture grecque, les sculptures de marbre et les reliefs dispersés sur le terrain du Guild Inn offrent un spectacle impressionnant et mystérieux, hors du temps. En fait, ils sont hors du temps : ils ont été sauvés par Spencer Clark alors que le reste des édifices dont ils faisaient partie étaient démolis dans les années 1960 et 1970. Ce sont les seuls vestiges des nombreux exemples les plus exquis de l'architecture classique du XIX[e] siècle qui a été détruite pour faire place à des styles architecturaux contemporains comme le Bauhaus.

On retrouve des échos du passé architectural de la civilisation dans quatre imposantes colonnes sur les terrains nord du Guild Inn. Ces colonnes et chapiteaux ioniques, provenant des cinquième et quatrième siècles avant Jésus-Christ, ont déjà orné l'immeuble Bankers Bond, à l'actuel emplacement de la First Canadian Place, le plus haut édifice du Canada réalisé par Edward Durrell Stone.

Les colonnes et chapiteaux corinthiens ont succédé aux colonnes et chapiteaux ioniques aux quatrième et troisième siècles avant Jésus-Christ. On peut trouver des exemples de style corinthien dans les colonnes de marbre récupérées au Guild; ces dernières ont déjà fait partie de la Banque de Toronto, à l'emplacement actuel du Centre Toronto-Dominion de Mies van der Rohe, et comptent parmi les 21 chapiteaux et colonnes qui forment un amphithéâtre, dessiné par feu Ron Thom, sur les terrains sud du Guild Inn.

Bien que le travail de la pierre ait décliné, le Guild — où maints chapiteaux, frontons et sculptures des bas-reliefs sont posés à même le sol, complètement hors du temps — offre l'occasion d'examiner de près et d'admirer le travail des pièces récupérées.

Plus de cinquante immeubles démolis sont représentés au Guild, un monument à Spencer Clark et à sa vision de préserver au moins une partie du passé architectural de Toronto. La collection devrait être entretenue avec un soin jaloux et améliorée de toutes les façons possibles.

Sources : Cowan, H. Novembre 1984. «The Ruins of Winter» *City and Country*, the Spencer Clark Collection of Historic Architecture.

par Rosa et Spencer Clark, le site a abrité le The Guild of All Arts, prospère colonie artistique. À mesure que les édifices commerciaux de Toronto étaient démolis, Spencer Clark a collectionné des objets historiques sur les terrains mêmes de l'hôtel. En 1978, il a finalement vendu le terrain et les bâtiments à la province et à la communauté urbaine de Toronto; en 1983, cette dernière a chargé le conseil d'administration du Guild de gérer la propriété en son nom. Le changement de propriétaire s'est accompagné d'une nouvelle orientation dans la vision de l'avenir du site : on a récemment proposé d'agrandir l'hôtel et d'en faire un centre des congrès. Toutefois, la communauté urbaine de Toronto n'a pas encore présenté les plans officiels à la ville.

La population de Scarborough a considérablement augmenté, passant de 1 711 habitants en 1900 à plus de 267 000 habitants en 1967; elle s'est accrue d'environ 11 p. 100 depuis 1981. Elle devrait franchir le cap des 560 000 habitants d'ici 2001. La hausse prévue entre 1990 et 2001, soit plus de 12 p. 100, sera la plus importante de toutes les municipalités de la communauté urbaine de Toronto et elle sera supérieure

à la hausse régionale estimée à 8 p. 100 pour la même période.

Au début des années 1980, la croissance démographique du secteur riverain de Scarborough a été lente, soit le tiers de celle de la ville; le nombre d'enfants vivant dans la région indique la plue forte proportion de familles à Scarborough.

Les mises en chantier dans le secteur riverain ont considérablement augmenté à la fin des années 1980. Contrairement aux autres municipalités de la communauté urbaine de Toronto, le secteur riverain de Scarborough a la plus faible proportion de logements à forte densité. C'est aussi la partie la plus exclusive du secteur riverain de l'agglomération torontoise, avec la proportion la plus élevée de maisons unifamiliales, lesquelles représentent plus de la moitié du stock immobilier du secteur riverain, et la plus forte proportion de logements de propriétaires-occupants. L'emploi total dans la région du secteur riverain de Scarborough a augmenté de plus de 50 p. 100 dans les années 1980.

Mise à jour d'*Un point tournant*

Au cours de la dernière année, la ville de Scarborough a continué d'assujettir l'aménagement du secteur riverain et, en fait, de l'ensemble de la ville, à une démarche axée sur l'écosystème qui a été bien accueillie aux niveaux politiques, administratifs et communautaires.

En octobre 1990, le comité du secteur riverain de Scarborough a recommandé l'adoption de la démarche axée sur l'écosystème, des neuf principes du secteur riverain et d'autres recommandations de la Commission comme politiques provisoires pour le secteur riverain de Scarborough. Au cours des neufs mois suivants, des audiences publiques ont eu lieu et des politiques présentées et étudiées. En juillet 1991, le conseil municipal a approuvé la modification 799 au plan officiel, donnant l'orientation de base aux activités menées le long des 20 kilomètres (12 milles) du secteur riverain de la ville et conformes aux points de vue de la Commission.

De toute évidence, il n'y a aucune entente sur la nature de la coordination régionale, laquelle est essentielle de l'avis de la Commission au succès de l'aménagement dans l'avenir. Selon l'administration de la ville, le rôle de chef de file dans l'aménagement local du secteur riverain devrait rester entre ses mains, avec une coordination régionale de la communauté urbaine de Toronto et la participation de la MTRCA. À son avis, l'agglomération torontoise n'a pas clairement défini son propre rôle dans l'aménagement du secteur riverain dans le document *Planning Directions for the Metropolitan Waterfront: An Overview*, publié récemment (1991), qui devait servir de base de discussion entre la communauté urbaine de Toronto et d'autres municipalités locales afin d'élaborer un plan régional pour le secteur riverain. Scarborough a l'intention de continuer à développer son secteur riverain en fonction de l'établissement de liens et d'accès public sécuritaire et travaille avec la communauté urbaine de Toronto, la MTRCA et d'autres organismes au besoin.

Dans *Un point tournant*, la Commission a recommandé d'évaluer les conditions environnementales des zones industrielles telles que le terrain de la Johns-Manville avant d'autoriser toute activité de réaménagement. Le principal problème auquel fait face la ville est de savoir s'il faut maintenir la vocation industrielle du Centennial Industrial District qui couvre 60 hectares (150 acres) en bordure du lac Ontario. Les terrains situés au nord et à l'est de ce district sont composés de quartiers résidentiels bien établis, surtout de maisons unifamiliales.

Comme l'a indiqué la Commission dans *Un point tournant*, on pourrait établir un nouveau quartier résidentiel, la collectivité de Port Union, dans le secteur riverain de Scarborough. Depuis, la ville a continué de répondre aux demandes des promoteurs et des propriétaires qui voulaient redésigner et rezoner les terrains industriels à d'autres fins

(principalement l'aménagement de quartiers résidentiels à forte densité). En décembre 1990, le conseil de Scarborough a approuvé une étude des options et possibilités de développement du Centennial Industrial District.

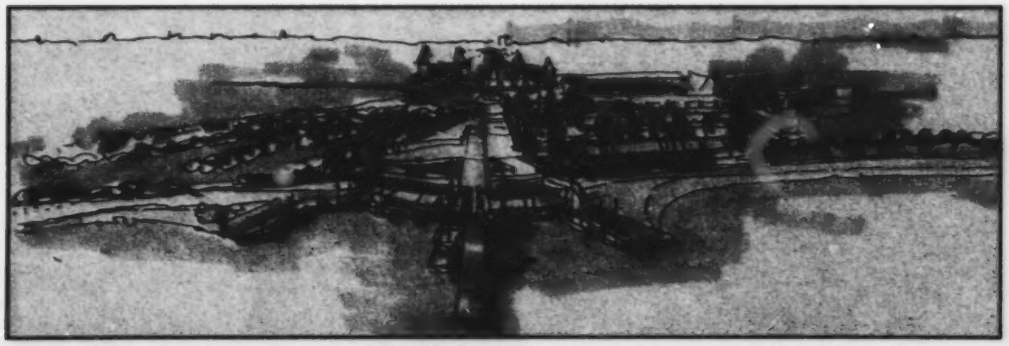
Initiatives d'aménagement

L'étude entreprise par des fonctionnaires municipaux visait à évaluer la faisabilité et la pertinence de maintenir la vocation industrielle du secteur et d'indiquer les prochaines étapes à franchir, d'après les utilisations souhaitées des terres et les possibilités offertes par le secteur riverain. Le mandat indique qu'il faudrait tenir compte des utilisations appropriées des terres dans le secteur riverain et appliquer les neuf principes formulés par la Commission. Le rapport sera publié au début de 1992.

C'est l'occasion inespérée pour la ville d'encourager la vocation résidentielle du secteur et d'implanter une nouvelle collectivité. La zone, y compris la station Rouge Hill du réseau GO, offre l'occasion exceptionnelle d'attirer des personnes dans le secteur riverain. La décision de la ville concernant les utilisations désirées des terrains devrait faire en sorte que le développement futur du Centennial Industrial District est compatible avec la vocation du secteur riverain. En outre, le village historique de Port Union devrait être restauré et préservé dans les plans d'aménagement futurs de la zone. La voie ferrée du CN qui longe le lac Ontario en empêche l'accès public; il faudrait donc trouver des façons d'accroître l'accès public du lac.

Récemment, les urbanistes ont proposé que le Centennial Industrial District constitue une voie d'accès à la ville pour les visiteurs qui arrivent par bateau. Une entrée officielle mettrait en évidence les majestueuses falaises et mènerait à l'hôtel de ville de Scarborough par une allée bordée d'arbres. La route de Port Union pourrait devenir le principal élément de la collectivité et se terminer par des points centraux à chaque extrémité. Une installation publique pourrait inclure un passage jusqu'à la ville et le début d'une «promenade officielle» entre le secteur riverain et l'hôtel de ville de Scarborough; l'extrémité nord pourrait abriter un centre commercial ou tout autre élément qui délimiterait l'entrée à la nouvelle collectivité de Port Union.

La Commission a également recommandé de réaménager les terrains publics du Guild Inn. Dans *Un point tournant*, elle indique que la ville devrait tenir compte des intérêts publics locaux dans son évaluation des propositions d'aménagement des terrains publics du Guild Inn et s'appuyer sur des politiques visant le secteur riverain et sur les neuf principes énoncés dans le même rapport. Une proposition initiale formulée par le locataire, y compris le développement à forte densité, a été rejetée par la population et notamment par les résidents de la collectivité de Guildwood. La proposition



Plan conceptuel d'une entrée officielle dans le secteur riverain au pied de la route de Port Union.

rejetée par la communauté urbaine et le propriétaire du Guild Inn, n'a pas été présentée à la ville. Aucune autre proposition n'a été soumise.

Les plans de réaménagement du Guild Inn ne devraient pas avoir de répercussions négatives sur la collectivité voisine qui existe depuis les années 1950. Cela est particulièrement vrai au chapitre de la circulation et de l'accès au secteur riverain, lequel devrait conserver ses caractéristiques naturelles, culturelles et à petite échelle existantes.

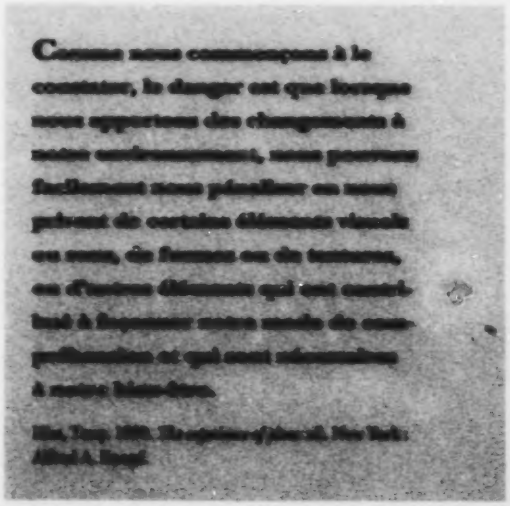
Si les terrains du Centennial Industrial District et du Guild Inn deviennent enclavés par l'ajout non approprié d'éléments bâtis, les chances d'améliorer l'accès public et les points de vue sur le lac disparaîtront à des endroits stratégiques le long du littoral. La ville devrait s'assurer que les éléments bâtis approuvés respectent les caractéristiques du secteur riverain, améliorent les points de vue et encouragent les gens à se rendre dans le secteur riverain. Des installations publiques appropriées devraient aussi être mises en place et un accès linéaire reliant une partie du secteur riverain aux autres devrait être jugé prioritaire dans l'élaboration et l'examen de toutes les propositions.

Les préoccupations exprimées dans *Un point tournant* à propos de l'objet de l'ébauche du plan directeur et de l'évaluation environnementale du parc East Point et des répercussions écologiques du remblayage, de l'accès routier, de la circulation et de la sécurité sont examinées. Après la publication d'*Un point tournant*, et alors que la Commission procédait à l'examen des projets de remise en état du littoral, la MTRCA a fait preuve de plus de prudence dans les projets de remblayage. En 1991, l'organisme a commencé à étudier les effets du remblayage proposé dans le parc East Point sur la circulation maritime, la qualité de l'eau et les prises d'eau et exutoires adjacents. L'étude devrait être parachevée vers le milieu de 1992.

En tant que projet majeur potentiel nécessitant un remblayage, le parc East Point devrait être évalué dans le cadre du plan de remise en état du littoral recommandé au chapitre 4.

La construction d'un complexe sportif dans le parc East Point a soulevé une controverse publique. Le site proposé pourrait détruire l'habitat de plantes rares, telles que la gentiane close, d'oiseaux migrateurs et d'autres espèces animales. Du point de vue juridique, le plan d'aménagement d'un complexe sportif est une proposition individuelle distincte du plan de l'organisme de conservation pour le reste du parc. Au milieu de 1990, le ministère de l'Environnement de l'Ontario a exempté la communauté urbaine de Toronto d'une évaluation environnementale individuelle visant le complexe sportif en affirmant que le projet était conforme aux projets de loisirs municipaux avec un coût estimé à moins de 3,5 millions de dollars. Toutefois, il faut préciser que cette décision ne considérait pas d'autres emplacements ou les effets possibles des installations.

On a demandé au ministère de l'Environnement de revoir la situation; il étudie actuellement si les installations sportives proposées devraient être soumises à une évaluation environnementale individuelle, intégrées à une évaluation existante pour le parc d'East Point ou être exemptées de toute



évaluation. La Commission espère que l'examen du ministère se soldera par un processus qui tienne compte des études existantes et prenne en considération la nécessité d'une évaluation globale des plans pour l'ensemble du parc axée sur le maintien et l'amélioration de l'intégrité écologique de la région.

Au cours des 32 dernières années, la stratégie d'aménagement dans la ville de Scarborough reposait sur le plan officiel de 1959 qui compte actuellement plus de 800 amendements. De l'avis de la Commission, le plan devrait être révisé et axé davantage sur la protection et l'amélioration du milieu naturel tout en tenant compte des besoins économiques et collectifs. On devrait également accorder une attention particulière à la protection et à la mise en valeur du secteur riverain de la ville et de son patrimoine; à cet égard, la Commission recommande de dresser un plan local pour le secteur riverain de la ville de Scarborough.

Recommendations

75. La Commission royale recommande que la ville de Scarborough, la municipalité régionale de la communauté urbaine de Toronto et l'organisme de conservation de l'agglomération de Toronto et de ses environs (MTRCA) examinent les documents pertinents, y compris les plans officiels et d'autres plans relatifs au secteur riverain, de manière à s'assurer qu'ils incorporent la démarche axée sur l'écosystème et les neuf principes pour le secteur riverain décrits dans la partie I.

76. La Commission recommande également que la ville de Scarborough, la communauté urbaine de Toronto et le MTRCA participent à l'élaboration du plan proposé de remise en état du littoral et veillent à ce que tous les autres plans visant des zones du secteur riverain soient examinés ou élaborés dans cette optique.

77. La province de l'Ontario, la municipalité régionale de la communauté urbaine de Toronto et la ville de Scarborough devraient négocier une entente de collaboration visant le secteur riverain avec les autorités et organismes compétents. Cette entente devrait remplir diverses fonctions :

- indiquer clairement les rôles et responsabilités des divers organismes et autorités dans la formulation et la mise en oeuvre de plans visant le secteur riverain de Scarborough;
- formuler des politiques globales sur le secteur riverain et les vallées fluviales qui tiennent compte de la sensibilité écologique des falaises de Scarborough et de la vallée de la Rouge. Ces politiques devraient par ailleurs indiquer les moyens d'obtenir, de maintenir et d'assurer l'accès aux terrains riverains et aux vallées. Elles pourraient prendre la forme d'un plan pour le secteur riverain et être intégrées au plan officiel et aux plans secondaires de la ville;
- encourager l'aménagement d'un sentier riverain, y compris un sentier à deux niveaux à Scarborough, qui serait intégré au réseau régional de couloirs de verdure et de sentiers, une route en amont des falaises et une autre à leur pied. Le réseau devrait également mettre l'accent sur l'amélioration des points d'accès au secteur riverain et au parc Bluffer's et comprendre des installations pour sensibiliser le public aux processus géologiques à l'origine des falaises; et
- s'assurer que les utilisations futures des terres du Centennial Industrial District sont compatibles avec le maintien et l'amélioration de l'intégrité écologique et de l'utilisation publique du secteur riverain. La

possibilité d'implanter une nouvelle collectivité intégrée au secteur riverain devrait être évaluée et la priorité accordée à l'élaboration de lignes directrices en matière d'esthétique urbaine dans le secteur riverain. On devrait également trouver des moyens de mieux intégrer le voie ferrée du CN, laquelle représente un élément majeur de la région, afin qu'elle ne fasse plus obstacle à l'accès au secteur riverain.

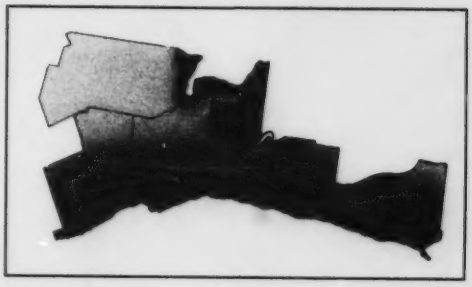
78. La province de l'Ontario, la communauté urbaine de Toronto et la ville de Scarborough devraient s'assurer que tout projet de réaménagement du Guild Inn respecte et mette en valeur ses caractéristiques naturelles, historiques et culturelles et maintienne l'accès public aux terrains.

Chapitre 12 : Durham

La région de Durham, qui s'étend à l'est de la région de York et de la communauté urbaine de Toronto, est partiellement entourée par les rives de trois lacs — les lacs Simcoe et Scugog au nord de la Oak Ridges Moraine, et le lac Ontario, dont la rive s'étend sur environ 62 kilomètres au sud.

La Municipalité régionale de Durham a vu le jour en 1974, un an après la mise en place du concept de gouvernement régional par le gouvernement ontarien. Sept des huit municipalités de la région sont voisines d'une étendue d'eau; parmi celles-ci, cinq (Pickering, Ajax, Whitby, Oshawa et Newcastle) touchent au lac Ontario. Durham comprend environ 40 p. 100 du territoire de la biorégion du Grand Toronto attenant au lac Ontario. Toutefois, c'est cette région qui a le moins progressé, avec à l'heure actuelle seulement 20 p. 100 (environ 70 000 personnes en 1986) de la population totale du secteur riverain.

La région est comprise dans le territoire desservi par quatre offices de protection de la nature, à savoir la Lake Simcoe Conservation Authority, la Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority, la Central Lake Ontario Conservation Authority et la Ganaraska Region Conservation Authority. Dans cette partie de la biorégion du Grand Toronto, les cours d'eau se jetant dans le lac Ontario sont la rivière Rouge et le ruisseau



Petticoat à Pickering, où l'on trouve aussi la baie Frenchman's; les ruisseaux Duffin et Carruther's à Ajax; le ruisseau Lynde à Whitby; les ruisseaux Oshawa, Harmony/Farewell et Black à Oshawa; les ruisseaux Bowmanville, Soper, Wilmot et Graham à Newcastle; et la rivière Ganaraska à Newcastle et Port Hope. Il n'existe des plans directeurs en matière de système hydrographique que pour les bassins versants des ruisseaux Petticoat et Carruther's. En outre, la région de la rivière Rouge est pourvue de la *Comprehensive Basin Management Strategy*.

Le bord de l'eau de Durham présente des éléments variés, notamment des zones naturelles tranquilles et propices à la détente, des terrains libres et des parcs urbains vivants, de nouveaux et d'anciens quartiers résidentiels, des ports de plaisance, de petits et de grands immeubles de services publics, ainsi qu'un volet industriel d'importance.

Les amants de la nature et les ornithologues amateurs de la région sont parmi les nombreuses personnes qui aiment visiter des habitats naturels tels que la baie Frenchman's et les marécages l'entourant; la zone de protection de la nature du ruisseau Petticoat à Pickering; le ruisseau Carruther's et ses marécages à Ajax; ainsi que la zone de protection de la nature Lynde Shores à Whitby. Le parc Lakeview d'Oshawa présente des installations récréatives et des immeubles historiques et est fréquenté par de nombreuses familles. À Newcastle, le parc provincial Darlington offre de nombreux terrains libres à l'état naturel tant à ceux qui désirent y exercer une activité qu'à ceux qui désirent s'y reposer. À l'est, le ruisseau Wilmot est reconnu pour les superbes saumons que l'on peut y pêcher.

Pickering est une ville à l'image d'hier et d'aujourd'hui où l'on peut voir des propriétés campagnardes et des subdivisions résidentielles modernes, des hameaux et des villages au charme rural, de riches zones agricoles et de vastes étendues de terrains boisés et de terrains libres à l'état naturel. Les installations de services publics en place, notamment la centrale nucléaire de Pickering et la station d'épuration des eaux usées de Duffin Creek, sont des constructions essentielles qui se trouvent au bord de l'eau et qui sont devenues en quelque sorte des points nous permettant de repérer Pickering d'une grande distance sur le lac Ontario.

Pickering est une ville à l'image d'hier et d'aujourd'hui où l'on peut voir des propriétés campagnardes et des subdivisions résidentielles modernes, des hameaux et des villages au charme rural, de riches zones agricoles et de vastes étendues de terrains boisés et de terrains libres à l'état naturel.

Le charme rural d'Ajax équivaut à celui de Pickering. Toutefois, on y constate une urbanisation sans cesse grandissante. Les aménagements à venir doivent protéger et améliorer le patrimoine naturel. Les terrains libres que l'on rencontre au bord de l'eau doivent faire l'objet d'une diversification afin que l'on puisse profiter d'une variété d'experiences le long de la rive.

Environ 70 p. 100 du secteur riverain de Whitby appartient à l'État. Les résidents et les amants de la nature peuvent prendre plaisir à observer la faune vivant dans le riche couvert végétal et les marécages de la zone de protection de la nature Lynde Shores. À l'est, les terrains appartenant actuellement à l'hôpital psychiatrique Whitby sont officieusement accessibles au public et font présentement l'objet d'une évaluation en vue d'un réaménagement institutionnel et résidentiel. Le site appartenant au gouvernement provincial offre des vues spectaculaires sur la rive du lac Ontario, tant à l'est qu'à l'ouest. Dans l'avenir, toute modification touchant la forme des constructions doit préserver et améliorer ces vues.

Les plans stipulent des aménagements résidentiels et récréatifs, notamment des parcs et des terrains libres pour le port de Whitby qui est laissé à l'abandon ainsi que pour les terrains environnants se trouvant à l'est de l'hôpital. Le reste du secteur riverain de Whitby est voué à l'industrie, mais la Ville espère qu'éventuellement le public aura accès à l'ensemble du secteur riverain.

Presque 80 p. 100 du secteur riverain d'Oshawa appartient à des organismes publics. Environ la moitié de ces terrains sont la propriété de la Commission du port d'Oshawa, y compris la zone portuaire et le Second Marsh qui présente un écosystème fragile. Le reste de ce secteur est en grande partie aménagé en parc public ou en terrain régi par un office de protection de la nature.

Les parcs Lakefront West et Lakeview sont les deux principaux parcs de la ville se trouvant au bord de l'eau. On prévoit aménager entre autres un jardin thématique sur le milieu aquatique et une port de plaisance au parc Lakeview. Les aménagements de milieux naturels ainsi que les nombreuses installations récréatives

pour enfants sont souvent utilisés par les familles du voisinage.

Le parc Lakeview est davantage orienté sur la nature et il possède des origines historiques. Le secteur est relié à d'importantes vallées situées au nord et pourrait être relié au secteur du port d'Oshawa à l'est. À l'origine, ces terres qui étaient vouées à l'agriculture appartenaient en grande partie à la famille Henry et à d'autres colons, puis ont été transférées à leurs descendants. Par la suite, General Motors du Canada les a acquises et les a données à la Ville pour qu'elle y aménage un parc public. Les vieux bâtiments et ce qu'ils contiennent racontent l'histoire d'Oshawa. Le Henry House Museum, l'une des plus vieilles maisons d'Oshawa, fut la résidence de Thomas Henry, citoyen fondateur renommé qui vécut au milieu du siècle dernier. La Robinson House, construite au cours des années 1840 a une valeur historique et présente une architecture hors du commun. Il s'agissait à l'origine d'une taverne où se réunissaient les marins en escale au port d'Oshawa. En 1965, elle a été rénovée et rattachée au Henry House Museum. L'Oshawa Historical Society joue un rôle important en veillant à ce que ces bâtiments soient sauvegardés et rénovés.

Le littoral de Newcastle se distingue par la présence de la centrale électrique Darlington d'Hydro-Ontario et des installations de la St. Mary's Cement. La majeure partie du reste du secteur riverain est actuellement laissée à des milieux ruraux et naturels, à l'exception du port de plaisance Port Darlington et de la Communauté de retraités de Wilmot Creek. En plus de pratiquer la pêche dans le ruisseau Wilmot, certains résidents utilisent les terrains agricoles abandonnés et la rive comme champ de tir. Il s'agit là d'une situation qui inquiète les résidents du voisinage.

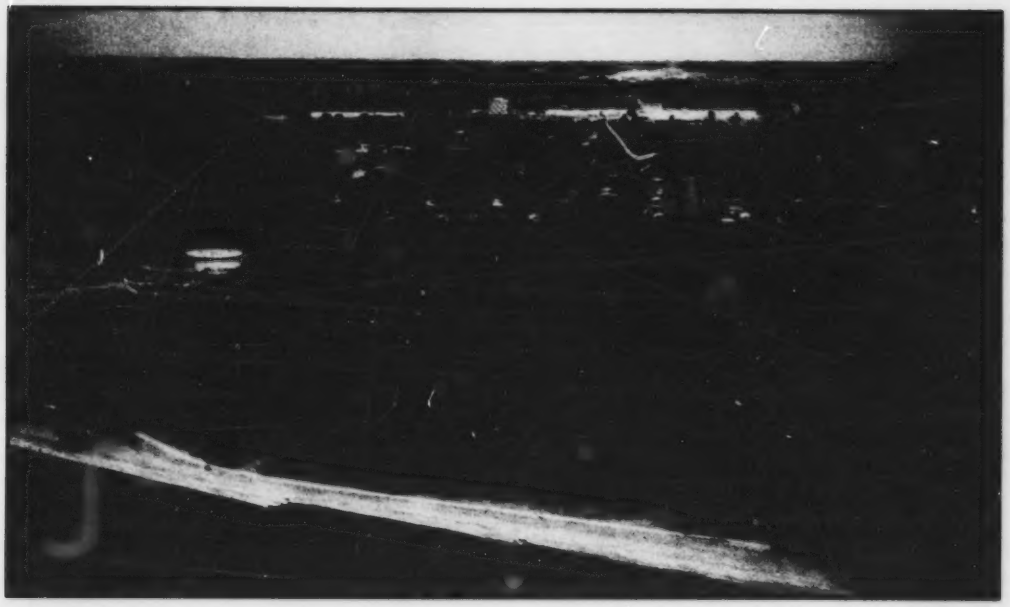
La population de la région de Durham s'est accrue légèrement au début des années 1980 et l'on s'attend à ce qu'elle augmente d'environ 65 p. 100 de 1986 à 2001. À l'heure actuelle, on l'évalue à 370 000 personnes. Cette prévision, basée sur des facteurs comme le taux de croissance de l'économie régionale et la répartition de la population dans la région, constitue la prédiction la plus élevée des quatre régions du secteur riverain du Grand Toronto.

Dans la région de Durham, l'urbanisation est concentrée dans trois noeuds importants, soit Pickering/Ajax, Whitby/Oshawa/Courtice et Bowmanville/Newcastle. Le secteur de Bowmanville/Newcastle sera celui qui continuera de s'accroître le plus. Un grand nombre de personnes font la navette entre la région de Durham et la communauté urbaine de Toronto en utilisant une automobile ou le service de trains de banlieue GO. Un agrandissement du réseau de trains GO vers l'est pourrait réduire la proportion actuelle de banlieusards utilisant l'automobile pour se rendre à leur travail.

La majeure partie du secteur riverain de Pickering, qui va du sud de l'autoroute 401 au lac Ontario, et de la rivière Rouge, à l'ouest, au ruisseau Duffin, à l'est, est utilisée à des fins résidentielles. On y trouve surtout des résidences unifamiliales à faible densité. Les résidents de la ville ont le revenu familial moyen le plus élevé du secteur riverain de la région de Durham. Trente-cinq pour cent des résidents de Pickering vivent au bord de l'eau et environ les deux tiers de ceux-ci travaillent dans la communauté urbaine de Toronto. À l'est du secteur de la baie Frenchman's, les terrains du bord de l'eau sont consacrés à l'industrie, notamment la centrale nucléaire Pickering.

La quasi totalité du secteur riverain d'Ajax est également utilisée à des fins résidentielles. On estime que plus de 60 p. 100 (plus de 23 000 résidents) de la population totale de la ville habite le secteur riverain, ce qui constitue une augmentation supérieure à 20 p. 100 en cinq années. Il est aussi possible d'aménager d'autres résidences dans le secteur riverain, la majeure partie de la rive d'Ajax étant constituée de vastes terrains libres qui se sont accumulés au fil des ans.

Par rapport à sa population totale, Whitby a la population la moins élevée du secteur riverain de Durham. En effet, moins de 5 p. 100 des résidents de la ville y habitent. Une telle situation



Duffin Creek au Lac Ontario

est sans doute attribuable au fait que la majeure partie des terrains du secteur riverain de Whitby ont été assignés à des fins industrielles et institutionnelles. La situation est semblable à Oshawa où environ 15 p. 100 des 125 000 résidents habitent le secteur riverain.

L'état naturel que présente actuellement la majeure partie de la rive de Newcastle résulte du fait que seulement 29 p. 100 des 34 000 résidents de cette ville vivent dans le secteur riverain.

Les principales industries sises au bord de l'eau sont principalement à Whitby, à Oshawa et à Newcastle. À l'est du marécage Cranberry et du secteur Lynde Shores, des industries telles que la Lake Ontario Steel Corporation (LASCO) occupent la majeure partie de la rive. À la fin des années 1980, 78 p. 100 des emplois reliés au secteur riverain d'Oshawa consistaient en des activités de transformation et d'usinage. La ville est toujours un pilier industriel dans la région, mais elle risque d'être fortement touchée advenant une réduction des effectifs de General Motors du Canada, le plus important employeur d'Oshawa.

Les installations du port d'Oshawa sont exploitées par des entreprises telles que McAsphalt, Chieftain Cement, LASCO et Courtice Steel. D'autres entreprises, notamment General Motors du Canada, General Electric, Honda Canada et la brasserie Molson, utilisent de temps en temps les installations portuaires.

Les deux principaux employeurs de Newcastle sont la centrale nucléaire Darlington d'Hydro-Ontario et la St. Mary's Cement.

LA RÉGION

La région de Durham et ses municipalités riveraines disposent d'une chance unique de conserver leurs rives et leurs importantes zones aux caractéristiques naturelles, richesses dont ils sont abondamment pourvus s'ils se comparent au reste du secteur riverain de la biorégion. La région et la plupart des municipalités du secteur ont adopté une démarche axée sur l'écosystème qui tient compte de l'économie, de l'environnement et de la collectivité ainsi que les principes de la Commission. Ainsi, on dispose d'une base solide sur

laquelle s'appuieront les aménagements et la croissance.

Mise à jour d'*Un point tournant*

Dans son rapport intitulé *Un point tournant*, la Commission a conseillé vivement au gouvernement provincial de négocier une ou plusieurs ententes de collaboration avec la région de Durham, les autres paliers de gouvernement ainsi que les autres parties visées afin de coordonner les activités qui seront exécutées dans le secteur riverain. Elle a également recommandé que ces ententes soient étroitement liées à la préparation d'un plan pour le secteur riverain de Durham, lequel comprendrait 17 objectifs fondés sur l'environnement, l'économie et la collectivité. En effectuant la planification selon une démarche axée sur l'écosystème, ces objectifs devraient être atteints. Depuis lors, des progrès ont été réalisés à cet égard.

La région de Durham et ses municipalités au riveraines disposent d'une chance unique de conserver leurs rives et leurs importantes zones aux caractéristiques naturelles, richesses dont ils sont abondamment pourvus s'ils se comparent au reste du secteur riverain de la biorégion.

Des mesures menant à l'établissement de stratégies qui permettront la conservation et la protection des habitats naturels importants ont été prises dans diverses parties de la région de Durham:

- la province de l'Ontario a commandé une étude sur le secteur de la baie Frenchman's afin d'en évaluer l'état écologique; une étude plus poussée est proposée.
- Runnymede Corporation, propriétaire des terrains du secteur du ruisseau Carruther's, a chargé M. M. Dillon de préparer un plan de gestion de l'environnement pour le secteur en question.
- travaillant pour le compte des propriétaires fonciers des environs (y compris le gouvernement de l'Ontario et la région de Durham), des spécialistes des questions environnementales de Bird et Hale ont réalisé un plan de gestion de l'environnement pour le secteur du grand terrain libre Lynde Shores à Whitby.
- un plan de gestion à long terme a été réalisé pour le marécage Pumphouse qui se trouve dans la ville d'Oshawa en vue de conserver et de protéger l'écosystème actuel et d'améliorer les qualités naturelles du marécage.
- diverses études ont été entreprises sur le marécage Second. Un comité directeur évalue actuellement la façon dont on pourrait mettre en oeuvre des plans à court et à long terme pour réhabiliter, protéger et sauvegarder l'écosystème.

Parmi les emplacements naturels qui restent le long du secteur riverain et qui devraient être protégés, on compte la baie McLaughlin, l'embouchure du ruisseau Wilmot, ainsi que les falaises escarpées de Bond Head, dans la ville de Newcastle.

Principes généraux sur l'aménagement régional

En 1991, la région de Durham a approuvé son plan officiel révisé, lequel fait l'objet d'un examen par le gouvernement ontarien. Dans l'ensemble, le plan officiel révisé de Durham comprend les neuf principes énoncés dans *Un point tournant* et favorise de bonnes relations de travail avec les municipalités de la région afin de mettre en oeuvre des principes d'aménagement sains sur les plans de l'environnement, de l'économie et de la société. Le document comporte des principes généraux orientés sur la mise en oeuvre d'une démarche axée sur l'écosystème et utilisés pour définir certains objectifs d'ensemble. L'accent est mis sur la nécessité d'évaluer l'incidence cumulative qu'ont

les différents types d'aménagements au sein de la région.

Les aménagements réalisés dans le secteur riverain de Durham ont souvent été faits sans plan véritable, sous la direction générale des municipalités visées. Comme la Commission l'a indiqué clairement dans *Un point tournant* (c'est aussi l'avis de la région de Durham), la région doit coordonner les plans locaux d'aménagement de la rive selon une perspective régionale. Même si des discussions ont été entreprises, aucune mesure importante n'a été prise en vue de réaliser un plan régional sur le secteur riverain au cours de la dernière année.

Il faut vite donner suite à la proposition de la région voulant que l'on prépare un plan pour le secteur riverain qui inclura, en tout ou partie, dans un amendement apporté au plan officiel régional, la portion de Durham se trouvant au bord du lac Ontario, de Pickering à Newcastle. La Commission appuie cette initiative qui consiste à aborder les premières recommandations formulées dans *Un point tournant*, les possibilités d'aménagements récréatifs, l'accès au public, la conservation des terres humides et d'autres questions.

Des propositions d'aménagement ont été présentées pour de vastes étendues de terre se trouvant au bord de l'eau, notamment à Ajax, à Whitby et à Newcastle, tandis que des projets de plus petite envergure ont été proposés pour Pickering. Le secteur du port d'Oshawa fait aussi l'objet de discussions portant sur sa revitalisation et sur l'augmentation de son utilisation par le public, tout en assurant l'intégrité environnementale du terrain.

La région de Durham doit jouer un rôle de chef de file en offrant des projets d'aménagement qui respectent l'environnement et qui tiennent compte de l'incidence cumulative qu'ont les activités économiques et l'aménagement de l'agglomération sur les milieux naturels et bâtis.

Les municipalités visées ont aussi besoin des outils qui leur permettront de mettre en application une telle démarche de planification à leur échelon. Qui plus est, une action concertée s'impose tant à l'échelle locale, provinciale et fédérale qu'entre ces divers paliers, ainsi qu'avec les citoyens et les parties du secteur privé qui sont concernées. Cela doit garantir l'apport du soutien nécessaire et l'acceptation des questions environnementales urgentes, l'adoption des principes et la mise en oeuvre des lignes directrices. Ainsi, la région pourra travailler avec les autorités des municipalités du bord de l'eau visées pour mettre en oeuvre une stratégie sur les espaces verts qui servira d'outil pour protéger l'intégrité écologique et les zones naturelles qui existent à l'heure actuelle. Il n'est pas approprié, en autres, de rassembler les parcelles de terrains restant après l'approbation de chaque aménagement ou de perdre ces emplacements aux mains d'autres utilisateurs, notamment les promoteurs de terrains de golf.

Hydro-Ontario a signalé son désir de collaborer pour garantir, dans la région de Durham, un accès sûr à la rive dans les zones situées près des centrales nucléaires Darlington et Pickering et partout sur leurs terrains riverains.

Tel qu'il est indiqué au chapitre 3, la province a reconnu la nécessité de protéger la moraine. Récemment, on a déclaré un intérêt provincial à cet égard, déterminé des lignes directrices provisoires pour les décisions concernant la planification et établi un calendrier pour une étude de deux ans sur les mesures de protection à long terme qui doit être terminée en 1993.

Le plan régional de Durham reconnaît la Oak Ridges Moraine en tant qu'emplacement naturel d'importance devant être protégé. La rive de la région de Durham, laquelle s'étend sur 62 kilomètres (39 milles) le long du lac Ontario, doit faire l'objet d'une considération semblable. Celle-ci est passablement aménagée dans l'ouest, mais présente à l'est des étendues de terrain vierges, notamment des falaises escarpées qui s'élèvent jusqu'à 20 mètres (66 pieds).

En outre, d'importantes zones naturelles, des vallées fluviales et des sources s'écoulant de la moraine vers le sud doivent être protégées en tant qu'éléments de la biorégion du Grand Toronto. Ces zones comptent notamment la forêt

Le littoral de Newcastle

Altona de Pickering et la rivière Ganaraska qui passe par Newcastle et Port Hope avant de se jeter dans le lac Ontario.

La ville de Pickering

La ville de Pickering a été fondée au début du siècle dernier et la première assemblée municipale y a été tenue en 1811. Au milieu des années 1800, la population s'établissait à environ 8 000 personnes et, un siècle plus tard, elle avait doublé. Dans les années 1950, l'agriculture constituait toujours la principale source de richesses du canton. Lorsque l'on a aménagé l'autoroute 401, les promoteurs commencèrent à visiter le secteur à la recherche de terrains résidentiels intéressants, terrains qu'ils trouvèrent au bord de l'eau. Pickering, municipalité de Durham se trouvant le plus à l'ouest, en bordure du lac Ontario, est habitée par plus de 50 000 personnes aujourd'hui.

Pickering a toujours laissé à la MTRCA le soin de prendre l'initiative en ce qui touche la planification des aménagements et l'acquisition des terrains se trouvant sur son littoral d'une longueur de 8 kilomètres (5 milles). La capacité qu'affichait l'office de protection de la nature pour assumer ses responsabilités avec succès ainsi que le débat historique entourant la propriété de la baie Frenchman's ont limité l'intérêt qu'ont pu porter la Ville et ses résidents aux questions reliées au secteur riverain.

Le débat entourant la question de la propriété des terrains de la baie Frenchman's, d'une partie des marécages et de la rivière a vu le jour en 1791 lorsque le Canton a transféré par actes notariés des parties de la baie à diverses personnes. Au milieu du siècle dernier, les actes notariés en question ont été achetés par la Pickering Harbour and Road Joint Stock Company qui a exploité un port commercial achalandé dans la baie jusque dans les années 1920.

La baie ensuite a été vendue à la Pickering Harbour Company, en 1965, mais on soutient qu'en vertu de la *Loi fédérale sur les lits des cours d'eau navigables de 1914*, la propriété de masses d'eau de ce genre revient à la Couronne lorsqu'il n'y a pas de concession formelle du gouvernement fédéral ou de détermination légale. Comme ni

l'une ni l'autre mesure n'a été prise lorsque la Pickering Harbour and Road Joint Stock Company possédait la baie, en 1914, la propriété des terrains est revenue effectivement à la Couronne à ce moment-là.

La situation de la propriété des terrains de la baie et le pouvoir de réglementation des municipalités sur les propositions concernant la vocation des terrains font actuellement l'objet d'une évaluation par les tribunaux. Par conséquent, l'avenir des projets reliés à ces terrains et aux masses d'eau est fonction de l'aboutissement des ces question légales.

Mise à jour d'*Un point tournant*

En décembre 1990, le conseil municipal de Pickering a réagi de façon positive au rapport de la Commission et s'est dit d'accord avec la démarche axée sur l'écosystème et les neuf principes. Il s'est aussi dit d'accord avec d'autres recommandations, notamment l'idée d'un sentier au bord de l'eau reliant Burlington à Newcastle et une évaluation immédiate de la *Loi sur les arbres de l'Ontario*.

Le gouvernement ontarien, en réponse à une recommandation antérieure exprimée dans *Un point tournant* et concernant une étude de la baie Frenchman's — et reconnaissant que l'équilibre entre les aménagements et la protection de la nature dans le secteur soulève des préoccupations et qu'il n'y a pas d'analyse intégrée du problème — a commandé la réalisation d'un rapport sur le potentiel qu'offre la baie pour des aménagements supplémentaires.

L'étude, terminée en juin 1991 par le Heritage Resources Centre de l'Université de Waterloo (Nelson et al.), a démontré qu'un grand nombre de modifications de l'environnement et de changements de vocation des terrains se sont produits dans la baie au cours des 35 dernières années et que l'avenir en réserve encore bien d'autres. Elle signale aussi que les changements de vocation des terrains ont eu une incidence négative sur les marais et sur d'autres éléments environnementaux se trouvant dans le secteur de la baie.

L'étude a aussi permis de conclure qu'un accroissement de la recherche, de la communication et de la coordination à l'échelle des organismes gouvernementaux, de la population et des groupes industriels était nécessaire pour discuter en bloc des visions, des buts et des objectifs concernant la baie. Cela doit être fait avant que l'on prenne des décisions qui feront en sorte que des propositions d'aménagement pour la zone pourront aller de l'avant. Pour appuyer ces conclusions, le rapport recommande «qu'un moratoire soit décrété à l'égard des aménagements dans la baie et des terrains l'entourant jusqu'à ce qu'une stratégie concertée de protection de l'environnement et d'aménagement (aménagement durable) soit préparée».

Au cours des dernières années, l'aménagement du secteur de la baie Frenchman's a fait l'objet de contestations. Les résidents se sont regroupés pour prendre position contre l'aménagement, ce qui a amené la Ville à reconnaître qu'il existait un manque d'orientation et de principes généraux à l'égard de l'incidence cumulative qu'ont les aménagements sur le littoral et le milieu naturel.

À la suite de la présentation, en juin 1991, d'un rapport intitulé *Frenchman's Bay, Ontario : Conservation and Sustainable Development*, on constate que la MTRCA, la ville de Pickering et des organismes provinciaux clés accordent un soutien général. Ces organismes ont convenu de concerter leurs efforts sur la stratégie recommandée en matière d'aménagement durable.

En attendant, l'office de protection de la nature et la Ville explorent la possibilité d'acquérir des terrains appartenant à la Sandbury Building Corporation, à l'extrémité nord-est de la baie Frenchman's. Les plans d'aménagement actuels de Sandbury comprennent la construction de 39 maisons en rangée sur le plateau qui se trouve sur ses terrains ainsi que la réalisation de moyens permettant au public d'accéder à la plaine inondable séparant l'aménagement et la baie. À l'heure actuelle, on ne peut utiliser l'emplacement que pour des fins résidentielles à faible densité et il faudrait le rezoner pour permettre au projet d'aller de l'avant. Les terrains se trouvant au nord de la baie, actuellement propriété de la Pickering Harbour Company, font aussi l'objet de

Baie Frenchman's

projets d'aménagement résidentiels. Cet emplacement comprend des marécages, importants sur le plan écologique, qui ont été créés par des travaux de remblai effectués il y a de nombreuses années.

Des décisions concernant la vocation future des terrains de la baie, y compris les aménagements proposés, ne doivent pas être prises tant que l'on n'en saura pas davantage sur l'environnement de celle-ci.

Initiatives en matière de planification locale

Dans un avenir rapproché, la ville de Pickering commencera vraisemblablement un examen détaillé de son plan de district de 1981. Cela offrira à la Ville une occasion de choix pour revoir son plan et pour adopter la démarche axée sur l'écosystème qu'elle a appuyée dans sa première réaction au rapport intitulé *Un point tournant.*

L'examen doit être concentré sur l'établissement de relations entre les caractéristiques touchant les quartiers, l'économie et l'environnement, lesquelles devraient apparaître dans un milieu offrant une qualité de vie améliorée et un écosystème mieux équilibré et en meilleure santé. D'importantes zones naturelles doivent être protégées et améliorées, notamment le secteur riverain, les principaux cours d'eau et la baie Frenchman's, tandis que les propositions d'aménagement doivent être étudiées pour évaluer les répercussions qu'elles pourraient avoir sur l'environnement.

La ville d'Ajax

Autrefois, l'emplacement qu'occupe actuellement la ville d'Ajax était un territoire agricole vallonneux du bord du lac Ontario, dans le canton de Pickering. Utilisé en tant qu'emplacement industriel au cours de la Deuxième Guerre mondiale, la ville a reçu plus tard le nom d'un vaisseau de guerre britannique, le HMS Ajax, symbole de courage et de détermination. Ajax allait devenir une agglomération d'après guerre. Jusqu'en 1950, elle n'avait aucun gouvernement local. Elle a reçu officiellement le titre de ville en 1954, année où furent élus sont premier conseil

de ville et sa première commission scolaire publique. En 1974, Ajax a fait l'objet d'un réaménagement visant à réunir l'ancienne ville d'Ajax, le village de Pickering et des parties de la ville de Pickering. Ainsi, ses dimensions qui étaient inférieures à 1 214 hectares (3 000 acres) sont passées à plus de 6 475 hectares (16 000 acres). Grâce à la combinaison de maisons villageoises historiques, de fermes de canton paisibles et de quartiers modernes qu'elle offre, la ville d'Ajax constitue un endroit intéressant où il fait bon vivre, travailler et se divertir.

La population de la ville, qui était de 23 000 résidents en 1979, s'établit aujourd'hui à plus de 50 000 personnes dont plus de la moitié vivent dans le secteur riverain. La majeure partie du littoral d'Ajax, d'une longueur de 6 kilomètres (4 milles), est constituée de vastes terrains libres — du ruisseau Duffin, à l'est, à la route Lakeridge. Cette situation résulte du fait que la Ville exige un retrait du bord de l'eau de 400 pieds (122 mètres) dans de nombreux quartiers résidentiels à faible densité. En outre, la MTRCA a joué un rôle important dans la gestion de ces terrains libres situés sur la rive.

Lorsque les résidents d'Ajax regardent vers le sud depuis leurs quartiers du bord de l'eau, ils peuvent apercevoir de vastes zones de gazon bien entretenu les séparant du lac Ontario. Cette vue n'est obstruée qu'en un seul endroit le long de ce secteur résidentiel, soit à l'endroit où se trouve la station régionale d'épuration des eaux usées, à l'est de l'avenue Harwood. Les projets d'agrandissements de la station pourraient empiéter davantage sur les terrains libres. Bien que l'on reconnaisse la nécessité d'une telle installation au bord de l'eau, elle n'est pas acceptable pour tous les résidents des environs.

Grâce à la combinaison de maisons villageoises historiques, de fermes de canton paisibles et de quartiers modernes qu'elle offre, la ville d'Ajax constitue un endroit intéressant où il fait bon vivre, travailler et se divertir.

Mise à jour d'*un point tournant*

L'an dernier, lorsqu'elle a abordé la question de l'agrandissement de la station régionale d'épuration des eaux usées, la Commission a signalé que «la station proposée se traduirait par une perte des espaces verts existants et par une réduction de la vue au bord de l'eau». On a recommandé que «l'on ait recours à des plans d'immeubles et à des aménagements paysagers innovateurs pour aborder ces problèmes en ayant comme objectif l'intégration de l'installation au quartier résidentiel environnant». La Commission continue d'appuyer ce point de vue, donnant en exemple la station d'épuration des eaux R. C. Harris de la Communauté urbaine de Toronto, la plus grosse installation du genre, en tant qu'exemple pertinent d'un immeuble public conçu avec une extrême finesse. Au lieu d'être une horreur sur la rive, l'usine est considérée par de nombreuses personnes comme étant un chef-d'oeuvre architectural. Sa symétrie et ses pelouses en terrasse sont parmi ses caractéristiques les plus attrayantes. Toutefois, ce n'est qu'au cours de la dernière décennie que les architectes ont reconnu cet aménagement à sa juste valeur et qu'ils ont commencé à lui donner la reconnaissance qu'il mérite.

La région de Durham attend actuellement les résultats de l'examen du ministère de l'Environnement sur le rapport concernant l'étude environnementale sur l'agrandissement de la station régionale d'approvisionnement en eau se trouvant dans le secteur riverain d'Ajax. Le Ministère a reçu des demandes voulant que l'on modifie la catégorie de ce projet pour le faire passer d'une évaluation environnementale par catégories à une évaluation environnementale individuelle. Le Ministère a en outre prolongé indéfiniment la durée de l'examen. Dernièrement, des préoccupations à propos des fortes concentrations de tritium ont amené la région à prévoir la tenue, dans un avenir rapproché, d'une autre étude sur la qualité de l'eau. Avant de répondre à la demande de transfert de catégorie, les personnes chargées de l'examen provincial doivent étudier la question de la proposition

d'agrandissement de la station pour déterminer dans quelle mesure le rapport sur l'étude environnementale est touché par les recommandations pertinentes du présent rapport.

On continuera vraisemblablement à réaliser des aménagements résidentiels un peu partout le long de la rive d'Ajax. Il existe notamment deux parcelles de terrain en bordure de l'eau où on pourrait le faire : une importante partie des terrains appartenant à la Runnymede Development Corporation Limited, lesquels se trouvent à l'extrémité est d'Ajax et comprennent le marécage du ruisseau Carruther's, milieu humide de classe III et une série de terrains situés au bas de l'avenue Harwood et appartenant actuellement à Hi-Rise Structures Limited.

Les propositions d'aménagement initiales mises de l'avant par Runnymede en juin 1990 indiquaient un projet de quartier riverain de 95 hectares (234 acres) comprenant un port de plaisance à l'embouchure du ruisseau Carruther's. Par la suite, Runnymede a volontairement retiré ses plans d'aménagement pour l'emplacement du ruisseau Carruther's et s'affaire actuellement à préparer de nouveaux plans qui considèrent l'environnement comme une priorité. La Commission et la ville d'Ajax conviennent qu'il s'agit là d'une attitude louable, d'un exemple de l'adoption, par des promoteurs, d'une démarche axée sur l'écosystème dans le cadre de leur processus de planification qui met l'accent sur l'environnement naturel existant et sur des moyens de protéger et d'améliorer des secteurs importants. En outre, cela peut être effectué tout en gardant les densités préférées et en élaborant un projet économiquement réalisable qui tient compte de formes architecturales plus appropriées et qui fait en sorte que le public a accès au bord de l'eau.

Lorsqu'elle a évalué les terrains de Runnymede se trouvant le long de la rive d'Ajax, la Commission a recommandé l'adoption d'une stratégie de sauvegarde et de protection du ruisseau Carruther's, la cession à un organisme qui en assurera la gestion des terres humides de classe III à l'embouchure du ruisseau, la création d'une zone tampon appartenant à l'État pour protéger le milieu humide ainsi que, l'acquisition des terrains riverains à l'est du ruisseau par la ville d'Ajax ou la

La station d'épuration des eaux R. C. Harris, Scarborough

Ruisseau Carruther's

MTRCA, en vue d'aménagements futurs. La Commission maintient toujours ces recommandations.

À l'est du ruisseau Carruther's et de la station régionale d'épuration des eaux, à côté des terrains libres du bord de l'eau, on trouve la parcelle de terrain de 3,72 hectares (9 acres) appartenant Hi-Rise Structures.

Les plans d'aménagement de Hi-Rise prévoient la répartition d'environ 440 appartements dans quatre immeubles à 10 étages construits en retrait de la rive. Ils prévoient en outre la réalisation d'autres immeubles commerciaux et récréatifs. Le plan officiel et la classe de zonage permettent, pour cet emplacement, l'érection d'immeubles commerciaux et résidentiels à haute densité à condition qu'un port de plaisance soit aménagé. Hi-Rise a présenté une proposition conforme aux prescriptions relatives au volet résidentiel, mais a demandé à ce que le port de plaisance soit laissé de côté, car son implantation à cet endroit nécessiterait des études environnementales détaillées et une somme importante de travaux de remblai ou de dragage.

Selon la Commission, le plan d'aménagement actuel n'est pas conçu pour respecter l'environnement. Aussi voudrait-elle que la proposition soit modifiée pour que l'on utilise une démarche axée sur l'écosystème semblable à celle mise de l'avant par la Runnymede Development Corporation. Les plans doivent être compatibles avec l'échelle et le caractère dégagé et accessible que présente actuellement le secteur riverain d'Ajax.

La ville d'Ajax doit reconsidérer la pertinence du zonage des terrains de Hi-Rise en tant que terrains résidentiels à haute densité ainsi que la pertinence de l'obligation de construire un port de plaisance en tenant compte des questions étudiées dans le présent rapport, lesquelles doivent être abordées avant que le gouvernement provincial n'approuve la construction d'un port de plaisance ou d'autres aménagements à cet endroit.

Initiatives en matière de planification des aménagements locaux

La planification des aménagements dans la ville d'Ajax s'appuie actuellement sur le plan de

district de 1978. Le plan, bien que nécessitant une mise en retrait de 400 pieds (122 mètres) pour les aménagements réalisés le long de la rive, n'est pas basé sur un cadre environnemental. Les principes généraux en matière d'environnement utilisés sont plutôt ceux du plan officiel de la région de Durham et ceux des office locaux de protection de la nature.

La ville d'Ajax a compté énormément sur la MTRCA pour acquérir les terrains riverains et les entretenir. En raison de la clause de retrait, de vastes terrains libres sont entretenus par l'office de protection de la nature et utilisés principalement pour des activités récréatives passives notamment les randonnées à pied ou à bicyclette, ou encore le jogging. Il existe une possibilité d'utiliser ces terrains en tant que raccordements permettant de relier des zones environnementales naturelles comme le ruisseau Duffin et le ruisseau Carruther's. Toutefois, de tels corridors doivent présenter un couvert végétal dense, de préférence constitué par des groupes de plantes indigènes adaptées les unes aux autres et qui peuvent faire des corridors en question un habitat pouvant accueillir divers éléments de la faune et de la flore.

Le Conseil de la ville d'Ajax est encore en train d'examiner le rapport intitulé *Un point tournant*, mais le personnel de la Ville est en général d'accord avec la démarche axée sur l'écosystème et les neuf principes. Comme la Ville peut tirer profit de la mise en oeuvre d'une telle démarche, elle devrait passer en revue le plan de district pour adopter les principes appropriés. L'examen devrait comprendre un plan pour le secteur riverain qui convienne aux besoins de la ville, à savoir la protection de l'environnement de la rive, des zones naturelles et des cours d'eau se jetant dans le lac; l'utilisation appropriée des terrains riverains; l'aménagement de couloirs de verdure au sein de la ville afin de la relier aux municipalités environnantes.

La ville de Whitby

En 1852, la localité qui se trouve tout juste à l'est d'Ajax reçoit le nom de Whitby, nom emprunté de la ville côtière du Yorkshire, en Angleterre. Officiellement constituée en 1855, elle affiche une population atteignant presque 3 000 personnes peu de temps après. Dans les années 1950, Whitby a une population supérieure à 15 000 habitants et, aujourd'hui, elle a quadruplé. D'ici 2001, on s'attend à ce que sa population soit d'environ 100 000 habitants.

Aujourd'hui, la ville compte huit kilomètres (cinq milles) de littoral sur le lac Ontario qui s'étend grosso modo du marécage Cranberry, à l'est, jusqu'au ruisseau Corbett. Les cours d'eau qui se jettent dans le lac à Whitby comprennent le ruisseau Lynde, le ruisseau Pringle et le ruisseau Corbett. Le marécage Cranberry et la zone de conservation Lynde Shores constituent deux des plus importants sites naturels se trouvant au bord du lac.

Mise à jour d'*Un point tournant*

Au cours de la dernière année, l'aménagement résidentiel Coscan's Harbour Isle, situé dans la ville de Whitby, a fait l'objet d'un débat animé sur des questions d'accès, de masse, de hauteur et de densité. La Commission a recommandé que les plans du projet fassent en sorte que le public ait accès de façon continue à la rive du port de Whitby. En décembre 1990, la province de l'Ontario a approuvé le sentier riverain et les neufs principes de la Commission.

La ville de Whitby a ensuite approuvé les plans du projet Coscan qui n'étaient pas conformes aux principes généraux récemment approuvés. Le ministère des Affaires municipales de l'Ontario a signalé qu'il avait l'intention de déposer un appel en matière de zonage devant la Commission municipale de l'Ontario en invoquant des motifs de non-conformité.

Les désaccords ont finalement été résolus de façon satisfaisante pour les deux parties. Bob Attersley, maire à ce moment-là, signale que «toutes les parties visées, après avoir consacré d'énormes efforts, ont réussi à s'entendre mutuellement . . . Je suis fier que la Municipalité, le gouvernement provincial et le promoteur aient

été capables de s'entendre mutuellement sur ce projet».

La proposition révisée concernant l'aménagement de Harbour Isle a été modifiée afin qu'on y ajoute une promenade entourant l'emplacement en entier, un petit parc public et un trottoir au niveau du sol allant de la rue Brock jusqu'au bord de l'eau, ce dernier permettant au public de traverser l'aménagement. Les modifications portaient aussi sur la réduction globale du nombre d'unités résidentielles, lequel devra passer de 791 à 734.

La région de Lynde Shores Secondary Plan, situé juste à l'ouest de Whitby Harbour a été l'objet d'études depuis un an. En 1990, des consultants ont été engagés par des propriétaires de Durham, la province de l'Ontario et le secteur privé pour préparer un plan sur la gestion environnementale (EMP) pour la région.

Cette étude approfondie évalue l'incidence que peuvent avoir les aménagements dans le secteur visé par le plan secondaire Lynde Shores sur des zones où l'environnement est fragile. Elle contient en outre des recommandations sur la création et la gestion de ces secteurs en tant que terrains libres. Ces terrains doivent être entretenus ou améliorés au fur et à mesure que les aménagements sont réalisés.

Le Plan EMP a été préparé pour répondre aux besoins du ministère de l'Environnement d'accorder une exemption d'évaluation environnementales au ministère des Services gouvernementaux qui devrait normalement le faire.

INITIATIVES EN MATIÈRE DE PLANIFICATION DES AMÉNAGEMENTS

La ville de Whitby a entrepris un examen de son plan officiel de 1974 et, dernièrement, elle a terminé la troisième des cinq étapes de l'étude intitulée *Development of Strategies and Options* (M. M. Dillon et al. 1991). Au cours des deux premières étapes, on a compilé des données de base et on a commencé une évaluation et une révision des principes généraux. Les deux dernières étapes se traduiront par la proposition et la mise au point d'un plan officiel préliminaire et des principes généraux l'accompagnant.

La stratégie d'aménagement de la ville comprend une démarche axée sur l'écosystème et mettra l'accent sur un certain nombre d'éléments comprenant entre autres :

- la prise de dispositions en vue de réaliser des aménagements durables grâce à l'adoption de principes généraux et d'objectifs appropriés;
- l'adoption du principe de l'administration des terrains afin de protéger les ressources terrestres et aquatiques de l'incidence négative d'une utilisation inadéquate ou d'un aménagement prématuré;
- l'adoption de méthodes assurant «une meilleure gestion» pour gérer, améliorer et conserver les ressources naturelles de Whitby;
- l'établissement d'un réseau de parcs et de terrains libres donnant accès principalement à la Oak Ridges Moraine, à la rive du lac Iroquois, à celle du lac Ontario et à la Heber Down Conservation Area, ainsi que l'établissement d'un réseau d'espaces verts comprenant des vallées, des parcs, des corridors d'installations publiques et des réseaux de terrains libres;
- l'encouragement à la conservation et à la protection des masses d'eau, des pêcheries, des terres humides, des forêts et des terrains boisés.

La Commission estime que les étapes franchies par la ville de Whitby dans la révision de son plan officiel constituent des progrès substantiels. Elle croit que l'on pourra ainsi aboutir à des principes généraux complets qui assureront une croissance continue ainsi que des zones rurales et urbaines en santé au sein de la ville et qui, du même coup, favoriseront les retombées économiques.

La ville d'Oshawa

Au début, la ville d'Oshawa n'était qu'une clairière dans la vaste forêt de la rive nord du lac Ontario, connue à partir du début jusqu'au milieu du 19e siècle sous le nom de Skae's Corners. En 1849, lorsqu'elle devient une municipalité distincte portant le nom d'Oshawa, sa population était d'environ 2 000 habitants.

En 1876, l'industrie commence à prendre de l'ampleur lorsque le fabricant de voitures Robert McLaughlin déménage à Oshawa pour lancer la McLaughlin Carriage Company. Après avoir débuté avec une petite usine, l'entreprise fait des progrès et, en 1918, la McLaughlin Carriage Company est vendue et fusionne avec la Chevrolet Motor Car Company du Canada pour constituer la General Motors du Canada Limitée. À l'heure actuelle, l'entreprise exploite, dans le secteur riverain d'Oshawa, la plus importante usine d'automobiles du Canada.

De nos jours, General Motors du Canada est une entreprise qui s'harmonise avec le secteur riverain en collaborant à la protection du Second Marsh d'Oshawa, lequel se trouve à côté du quartier général de l'entreprise, et en établissant la McLaughlin Bay Wildlife Reserve. On procède actuellement à la plantation d'espèces végétales indigènes et à la création de sentiers. Le public aura bientôt accès à cette zone. La protection active du marais a évolué au cours des dernières décennies, gagnant le soutien des gouvernements et du secteur privé. En juin 1991, General Motors s'est vu décerner le Pickering Naturalists' Conservation Award pour ses efforts soutenus dans la conception de quartiers généraux qui s'harmonisent avec le concept de protection du marécage — la hauteur de l'immeuble, le vitrage et l'éclairage ont été conçus en fonction des oiseaux migrateurs. En outre, l'aménagement du quartier général protège le Second Marsh grâce à un agencement de terrasses et de dépressions ainsi qu'à des bassins aménagés dans le sol limoneux pour régulariser le ruissellement.

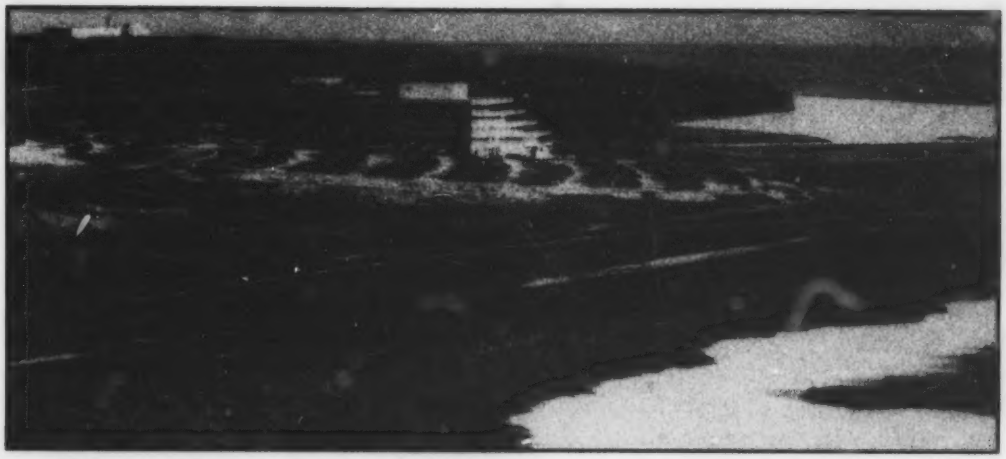
Le secteur riverain d'Oshawa longe le lac Ontario sur presque huit kilomètres (cinq milles), du ruisseau Corbett à la baie McLaughlin. Les principales zones ayant une importance sur le plan environnemental et les principaux cours d'eau se jetant dans le lac Ontario comprennent le Second Marsh d'Oshawa, le Pumphouse Marsh ainsi que le ruisseau Oshawa. Le secteur du port d'Oshawa constitue aussi l'un des éléments d'importance du secteur riverain de la ville.

Les terrains de la Commission du port d'Oshawa comprennent à l'heure actuelle le secteur du port d'Oshawa et le Second Marsh. De nombreuses personnes estiment que le secteur portuaire présente des industries qui n'ont pas leur place à proximité d'une zone récréative, en l'occurrence le parc Lakeview, qui devrait vraisemblablement faire l'objet d'un usage accru dans l'avenir. La majeure partie du trafic des marchandises s'effectue du côté est du port, à côté du Second Marsh dont l'environnement est fragile. Le rôle futur de la zone portuaire fait présentement l'objet d'une étude effectuée par la Ville.

Au cours de la dernière décennie, le port a subi d'importants changements sur le plan de son trafic de marchandises et de ses utilisateurs. Au début des années 1980, la St. Mary's Cement a transféré les importantes expéditions de charbon qu'elle effectuait du port d'Oshawa à sa propre installation de Newcastle. Depuis lors, ses entrepôts de sel, la distribution régionale et d'autres activités ont aussi été transférés au dock de la St. Mary's Cement.

Mise à jour d'*Un point tournant*

La Commission a recommandé la tenue d'un examen du plan d'aménagement du port d'Oshawa de 1984 afin de mieux définir le rôle du port à la lumière des autres possibilités d'utilisation des terrains. En outre, la Commission a recommandé que si l'on décidait que la fonction industrielle et commerciale du port n'était plus justifiée, la Commission du port d'Oshawa devrait être dissoute et ses terrains transférés à la ville d'Oshawa pour qu'elle en fasse l'aménagement selon un plan approuvé et conforme aux neuf principes.



Immeuble du bureau-chef de la General Motors près du Second Marsh d'Oshawa

Depuis que ces recommandations ont été formulées, la ville d'Oshawa a commencé une étude d'aménagement complète de la région du sud-est d'Oshawa comprenant le port d'Oshawa, le Second Marsh et les terrains environnants. L'examen se divise en deux zones géographiques, soit les terrains de la zone du port d'Oshawa et le reste des terrains se trouvant au nord et à l'est du port, y compris le Second Marsh.

L'étude sur le port visant la zone portuaire, entreprise par Malone Given Parsons pour le compte de la ville d'Oshawa, a porté sur l'examen du rôle et de la viabilité économique du port actuel afin de déterminer la façon la plus appropriée d'utiliser, dans l'avenir, les terrains de la zone sud-est du port d'Oshawa. L'entreprise chargée de l'étude a utilisé la démarche axée sur l'écosystème décrite dans *Un point tournant* et a tenu compte, dans son mandat, de la condition environnementale des terrains, de l'avenir économique du port, de ses rôles sur le plan local et régional et des questions qui pourraient toucher la collectivité, y compris l'accès au bord de l'eau pour le public et l'utilisation de cet emplacement. Voici les principales conclusions tirées de l'étude :

- le mariage d'aménagements à vocation culturelle et récréative constitue le plan à long terme le plus approprié pour le port;
- un amalgame d'aménagements industriels et non industriels constitue une stratégie viable à court terme pour entretenir les activités industrielles du port dans un avenir rapproché, en reconnaissant toutefois qu'un aménagement durable nécessite un équilibre entre les modifications économiques et environnementales;
- la mise en oeuvre des objectifs de plus grande envergure pour une utilisation à long terme des terrains portuaires (ce qui est toujours prévu) signifie le transfert des activités actuelles du port d'Oshawa vers un autre port;
- le port d'Oshawa peut rester économiquement viable et auto-suffisant jusqu'à ce que les solutions de rechange bien définies existent;
- une entente de collaboration sur le secteur riverain, conforme aux recommandations de la Commission présentée dans *Un point tournant*, constitue la façon la plus appropriée de s'assurer que le gouvernement et les propriétaires du secteur privé collaborent à la mise en oeuvre de ce plan (ou d'un autre plan);
- le plan d'aménagement du port d'Oshawa de 1984 et les études s'y rapportant faisaient preuve d'une trop grande ambition et ne peuvent être justifiés par la

demande actuelle du marché ou celle prévue.

Le reste des terrains du sud-est d'Oshawa ont fait l'objet d'un examen dans une étude réalisée par le personnel de la ville d'Oshawa. À l'heure actuelle, les terrains sont en grande partie soit des terrains libres, soit des terrains industriels. Le secteur comprend le Second Marsh, dont l'environnement est fragile, et d'autres importantes zones de terrains libres à l'état naturel. Les principales questions touchant le secteur visé par l'étude sur le sud-est d'Oshawa sont le besoin d'une planification à long terme, la contamination des sols, d'autres contraintes environnementales, ainsi que la préservation et l'amélioration des zones naturelles, en particulier le Second Marsh.

Les études sur le sud-est d'Oshawa font actuellement l'objet d'un examen auquel participent le public, des organismes et des ministères. À la suite de cette partie du processus, la ville d'Oshawa émettra ses recommandations sur le fonction et le rôle futurs du port d'Oshawa, ainsi que sur les concepts d'aménagement des terrains appropriés. Les objectifs économiques régionaux comprennent le maintien du port d'Oshawa en tant qu'installation portuaire commerciale et ce, jusqu'à ce que les études soient terminées. Si ces études favorisent le transfert des activités portuaires effectuées à d'Oshawa au dock de la St. Mary's Cement à Newcastle, la région pourra se pencher de nouveau sur le rôle du port d'Oshawa.

Une étape supplémentaire de l'étude sur le port permettra de déterminer l'utilisation des terrains, les choix en matière de conception et les lignes directrices de mise en oeuvre. Selon la Commission, le rôle futur du secteur portuaire doit être décidé dans un contexte environnemental approprié. De son côté, le succès de la mise en oeuvre des plans créés par la Ville sera fonction de l'aptitude que l'on démontrera pour rassembler toutes les parties le plus rapidement possible. Certes, il est avantageux pour la Ville d'agir de la sorte dès le début. Pour ce faire, il faut discuter des recommandations appropriées et s'entendre sur les modes de mise en oeuvre d'un choix en établissant un processus de consultation au sein des divers ministères provinciaux, de la Commission du port d'Oshawa, de la ville de Newcastle et de la région de Durham.

Le plan d'aménagement du secteur riverain de 1987 de la ville d'Oshawa a constitué une bonne base pour l'aménagement de son secteur riverain. Le plan s'est révélé particulièrement utile par les renseignements qu'il a fournis à l'égard de l'établissement et de la mise en oeuvre d'un réseau de sentiers local qui, éventuellement, reliera le centre de la ville à son secteur riverain.

La planification des aménagements pour toute la ville est régie par le plan officiel de 1987. Bien que le plan soit complet et à jour, il serait profitable qu'il redéfinisse les bases des principes généraux sur la gestion de l'environnement, la croissance économique et l'amélioration des quartiers. On devrait intégrer ces principes à l'ensemble du plan officiel, en se concentrant sur la protection et l'amélioration de l'environnement naturel, tout en faisant la promotion de la croissance économique et de l'évolution de l'agglomération.

La ville de Newcastle

La ville de Newcastle a été fondée lorsque les gouvernements régionaux ont fait leur apparition en 1974. Actuellement, elle comprend trois zones urbaines d'importance, soit les villages de Newcastle, de Bowmanville et de Courtice, les deux premiers étant situés près du lac Ontario.

En 1794, les premiers colons arrivent à Bowmanville (connu sous le nom de Darlington Mills jusque dans les années 1830). Le secteur reçoit alors le nom de Charles Bowman, marchand écossais de Montréal qui achète le magasin local et un nombre considérable de terrains dans la ville. Bowmanville est constituée en 1853 et devient une ville en 1858. En 1878, sa population est d'environ 3 500 habitants. À l'heure actuelle, avec une population dépassant 14 000 personnes, Bowmanville constitue le plus important secteur urbain de Newcastle.

Le village de Newcastle, constitué en 1856, est fondé au milieu du siècle dernier par des personnes qui désirent tirer profit du fait que ce site est situé près du grand chemin de fer national qui avait été construit de Toronto à Montréal entre 1853 et 1856. Le chemin de fer constitue une source d'affaires pour les villageois, notamment les marchands de briques, les constructeurs et les ébénistes. Les grands incendies de 1877, 1891 et 1893 entraînent la destruction de plusieurs immeubles et de nombreuses entreprises locales. Une partie de ces immeubles et de ces entreprises disparaît lorsque l'on reconstruit le village. Dans les années 1960, sa population est supérieure à 1 500 habitants et on estime qu'à l'heure actuelle, elle se chiffre à 2 500 personnes.

La population totale de la ville de Newcastle est supérieure à 45 000 habitants et l'on s'attend à ce qu'elle dépasse 65 000 personnes d'ici l'an 2001. Comme la majeure partie de son secteur riverain n'est pas aménagé et que son arrière-pays est constitué d'un mélange de zones agricoles et urbaines (on compte aussi certaines zones industrielles), la ville bénéficie d'excellentes possibilités de conserver une grande partie de son état naturel actuel.

La ville de Newcastle constitue, dans la région de Durham, la municipalité ayant le plus d'enjeux reliés au secteur riverain. En effet, elle compte plus de 30 kilomètres (19 milles) de rive qui s'étendent de l'est de la baie McLaughlin jusqu'à Port Grandby et dont la majeure partie n'est pas aménagée. D'importantes parties des terrains de la rive de Newcastle relèvent du parc provincial Darlington, de la centrale nucléaire Darlington, de la St. Mary's Cement et de la Communauté de retraités de Wilmot Creek.

Mise à jour d'*Un point tournant*

Le conseil local a tout d'abord approuvé, en 1960, le plan officiel pour le canton de Darlington (rebaptisé, en 1985, Plan officiel de la ville de Newcastle). Ce plan, approuvé en partie par le gouvernement de l'Ontario en 1986 et en 1987, comporte actuellement des principes généraux visant les trois principales zones urbaines. Ces principes portent sur l'environnement, le commerce, l'industrie et les institutions. Il ne comprend pas de principes généraux ni de détermination de la vocation des terrains pour le secteur riverain ou pour les secteurs ruraux de Newcastle. Toutefois, il est à noter que des parties de ces secteurs seront aménagées à court et à moyen terme, comme l'indique le plan officiel régional révisé.

Dans les recommandations portant sur la ville de Newcastle, *Un point tournant* conseillait vivement que les approbations liées à des projets résidentiels, commerciaux, industriels, touristiques ou récréatifs et visant le secteur riverain de Newcastle soient suspendus jusqu'à ce qu'un plan local soit préparé pour l'ensemble du secteur riverain, à moins que les projets en question soient conformes aux objectifs d'un tel plan et aux neuf principes de la Commission. Depuis que les recommandations ont été effectuées, la Ville n'a approuvé aucun projet lié au secteur riverain.

Un examen du plan officiel de Newcastle a été amorcé par le personnel et la première assemblée publique à cet égard a été tenue en septembre 1991. La Commission appuie l'initiative de mise à jour des principes généraux en matière de planification de la ville et de reformulation de ceux-ci afin qu'ils soient conformes au plan régional, en mettant l'accent sur la gestion de la croissance ainsi qu'en maintenant et en améliorant la qualité de vie. En outre, on procède d'une part à une étude détaillée du secteur riverain de la ville tandis que d'autre part, une étude sur le secteur riverain de Bowmanville sera terminée sous peu.

La Commission est en faveur de cette methode qui aidera la Ville à orienter l'aménagement de Newcastle et de son secteur riverain de la manière qui sera la plus profitable pour ces localités et pour les gens qui y vivent. Elle estime que, dans l'avenir, le secteur riverain de Newcastle pourra offrir un amalgame intéressant de milieux naturels et artificiels ainsi qu'une variété d'aménagements qui s'harmoniseront avec leur entourage naturel par exemple, des aménagements industriels, résidentiels, mixtes, récréatifs, ainsi que les terrains libres urbains et naturels.

UNE INDUSTRIE DU SECTEUR RIVERAIN, LA ST. MARY'S CEMENT

En 1912, une entreprise du domaine des matériaux de construction, faisant partie de la St. Mary's Corporation, fut fondée à St. Mary's, en Ontario. Aujourd'hui, elle constitue une importante société canadienne faisant affaire au Canada et aux États-Unis.

Depuis la fin des années 1960, la St. Mary's exploite une carrière et une usine de ciment dans le secteur riverain de Bowmanville, à Newcastle. En 1973, l'entreprise recevait l'autorisation d'extraire des matériaux du site en vertu de la *Loi sur les puits d'extraction et les carrières*. L'année suivante, la St. Mary's faisait l'acquisition d'un terrain au bord de l'eau appartenant à la province afin d'y construire des installations d'entreposage et d'amarrage. En 1988, l'usine a produit environ 500 000 tonnes de ciment, soit environ 8,5 p. 100 de la production totale de la province.

Afin de rester compétitive sur le plan international, la St. Mary's envisage augmenter la capacité de l'usine de Bowmanville. Pour ce faire, elle compte investir 160 millions de dollars. Sa capacité de production passera alors de 2 000 à 5 000 tonnes de ciment par jour. L'entreprise a demandé au gouvernement provincial de lui vendre un terrain de 32 hectares (80 acres) situé immédiatement à l'ouest du dock actuel, au bord de l'eau. Elle pourra ainsi agrandir ses installations portuaires afin d'être en mesure de recevoir deux navires de très fort tonnage adaptés au transport en vrac. De telles installations sont essentielles pour que l'entreprise puisse continuer à exporter sur les marchés américains. Elle veut en outre satisfaire aux exigences en matière de transport de marchandises en vrac des autres entreprises canadiennes. Qui plus est, la St. Mary's pourrait offrir, d'ici plusieurs années, un port pouvant accueillir des navires à fort tirant.

Toutefois, l'agrandissement du dock de la St. Mary's et l'accroissement de ses activités minières peuvent avoir une incidence sur l'habitat faunique et sur les quartiers résidentiels adjacents. L'entreprise est consciente de la valeur du milieu naturel et tente de tenir compte des attributs naturels de l'emplacement dans la planification de ses activités futures. Ainsi, elle propose de remplacer l'habitat relativement médiocre dont disposent les poissons, et qui serait perdu au moment de l'élargissement du bassin, par un bas fond expérimental dans le lac où les truites pourraient frayer. Pour ce faire, elle ferait appel à des experts en matière de faune du gouvernement et d'autres organismes. De façon analogue, on s'intéressera aux façons permettant de conserver la valeur des terres humides si l'expansion future de la carrière nuit au marécage Westside Beach, terre humide de classe II se trouvant sur les terrains de la St. Mary's.

En concevant avec minutie le bassin proposé, l'entreprise espère réduire au minimum les répercussions sur l'environnement. Elle surveillera les poissons dans le bas fond et suivra de près les répercussions potentielles du nouveau bassin, y compris l'érosion et le mouvement des sédiments.

Les résidents du voisinage sont préoccupés par la détérioration de la vue sur les environs, la poussière, les eaux pluviales, le bruit et les vibrations résultant des activités industrielles, ainsi que par l'érosion de la rive. La St. Mary's Cement tente de remédier à cette situation en construisant des terrasses s'harmonisant avec le paysage et en mettant de l'avant de bons procédés internes qui réduiront les émissions de poussière et le bruit. Elle a exprimé son désir de travailler avec divers organismes gouvernementaux et avec l'ensemble de la collectivité pour protéger l'environnement tout en exploitant avec succès une industrie au bord de l'eau.

Un point tournant signale aussi qu'il faut procéder à d'autres analyses détaillées avant de formuler des recommandations sur l'agrandissement futur du dock de la St. Mary's Cement se trouvant dans le secteur riverain de Bowmanville, à Newcastle. En 1989, la St. Mary's a présenté une demande au ministère des Ressources naturelles en vue d'acquérir un terrain supplémentaire

de 80 acres (32 hectares), en bordure du lac Ontario, lequel lui donnerait l'espace nécessaire pour agrandir son dock actuel en effectuant des travaux de remblai. Le gouvernement provincial évalue présentement s'il doit se départir du terrain en question et si les travaux de remblai proposés doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale.

Le Plan de régénération du secteur riverain de la biorégion du Grand Toronto recommandé au chapitre 4 aidera également à préparer un cadre d'orientation pour l'avenir du secteur riverain de Newcastle.

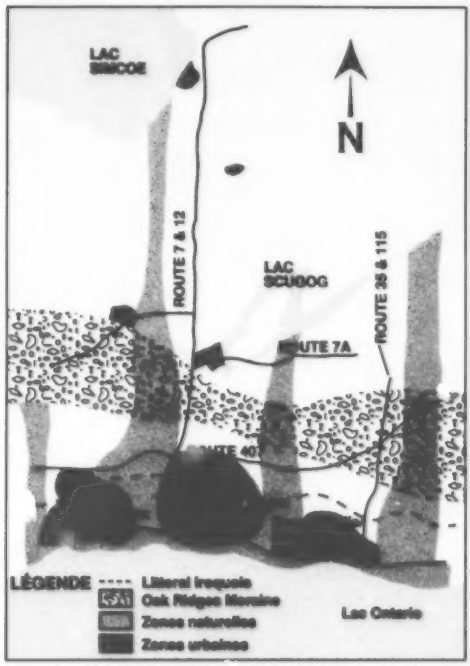
COULOIRS DE VERDURE

Le site de la Oak Ridges Moraine, s'étendant vers le sud-est en direction de la rivière Trent, a été utilisé en tant que frontière pour délimiter le nord de la biorégion du Grand Toronto. Toutefois, dans la région de Durham, il paraît évident qu'il s'agit au moins d'une biorégion supplémentaire qu'il conviendrait aussi d'examiner, c'est-à-dire le secteur comprenant les bassins versants nord et est de la moraine (y compris les zones de verdure reliant les trois secteurs urbains régionaux de Durham, au sud de la moraine), jusqu'au lac Simcoe et au lac Scugog (voir Carte 12.1).

Il est possible de séparer les secteurs urbains de la région de Durham par des zones naturelles où vivraient diverses espèces animales et végétales. Ces zones pourraient en outre constituer les raccords d'un réseau de couloirs de verdure régional, assurant la liaison avec les principaux éléments naturels de la biorégion.

À l'heure actuelle, la région de Durham n'a pas encore été très active au chapitre de l'aménagement du sentier riverain approuvé par le gouvernement provincial. Elle appuie toutefois la création d'un réseau de couloirs de verdure permettant au public d'accéder tant au secteur riverain qu'aux vallées et mettant en valeur les caractéristiques naturelles de l'important réseau de terrains libres. En outre, elle travaille avec l'administration des municipalités visées et avec d'autres organismes appropriés afin d'atteindre ces objectifs.

Map 12.1 Concept du couloir de verdure



Parmi les secteurs clés offrant des possibilités d'aménager, dans un avenir rapproché, des parties d'un réseau de couloirs de verdure dans Durham, il y a :

- les terrains de l'État du secteur Lynde Shores, lesquels s'étendent dans le marécage Cranberry, ainsi que les terrains de l'hôpital psychiatrique de Whitby, lesquels sont dans le secteur riverain de Whitby;
- les terrains qui entourent le Second Marsh, sur la rive d'Oshawa, lesquels pourraient être ouverts au public à des fins didactiques;
- les terrains riverains qui font l'objet de propositions d'aménagement, parce qu'ils offrent des possibilités d'acquisition de droits de passage publics. La ville de Newcastle offre le plus de possibilité à cet égard.

Recommendations

79. La Commission royale recommande que la région de Durham, l'administration de ses municipalités, la MTRCA, la CLOCA et la GRCA poursuivent leur examen de documents pertinents tels que des plans officiels, des plans secondaires et d'autres plans se rapportant au secteur riverain afin de s'assurer qu'ils comportent la démarche axée sur l'écosystème et les neuf principes de *Un point tournant.*

L'examen devrait comprendre, sans toutefois y être limité :

- un plan régional du secteur riverain comprenant l'ensemble de la rive de la région de Durham touchant le lac Ontario;
- un examen du plan du district de Pickering;
- un examen du plan du district d'Ajax et la préparation d'un plan pour la rive d'Ajax.

Avant de procéder à l'établissement d'un plan régional complet pour la rive, les projets concernant cette dernière ne doivent être approuvés que si les personnes les mettant de l'avant démontrent que l'aménagement est conforme aux neuf principes dans la Partie I et aux recommandations contenues dans la Partie II.

80. La Commission recommande en outre que la région de Durham, les villes de Pickering, d'Ajax, de Whitby, de Newcastle et d'Oshawa, ainsi que la MTRCA, la CLOCA et la GRCA participent à la préparation du plan proposé pour la régénérationdu secteur riverain et qu'elles fassent en sorte que tout autre plan visant les zones du bord de l'eau soit révisé ou élaboré selon ce contexte.

81. La province de l'Ontario devrait négocier avec la région de Durham, l'administration des municipalités et d'autres paliers de gouvernement et leurs organismes, ainsi qu'avec des intérêts légitimes du secteur privé, une entente de collaboration sur le secteur riverain qui régirait les activités futures dans ce secteur. Comme la planification de l'aménagement du secteur riverain en est à différentes étapes dans les diverses municipalités, les ententes de collaboration sur le secteur riverain doivent être étroitement liées à la préparation et à la mise en oeuvre du plan régional sur le secteur riverain. En outre, elle devraient comprendre :

- une définition claire des rôles et des responsabilités des divers organismes dans la mise en oeuvre des plans du secteur riverain de Durham, la coordination étant assurée par la région de Durham;
- une évaluation des plans d'installation d'approvisionnement en eau et d'égouts proposée par la région dans le secteur riverain, pour s'assurer qu'ils ne vont pas à l'encontre d'autres objectifs formulés à l'égard du secteur riverain;
- des stratégies de protection et de conservation des habitats naturels d'importance, dont les suivants :
  - les marécages de la baie Frenchman's;
  - l'embouchure du ruisseau Carruther's;
  - l'embouchure du ruisseau Lynde;
  - le Pumphouse Marsh;
  - le Second Marsh d'Oshawa;
  - la baie McLaughlin;
  - l'embouchure du ruisseau Wilmot;
  - les falaises de Bond Head;
- l'approbation et la mise en oeuvre des recommandations faites pour la baie Frenchman's et formulées dans son rapport intitulé *Conservation and Sustainable Development*, et ce,

après avoir consulté le public et des organismes intéressés tel que la ville de Pickering, la région de Durham et la MTRCA. Jusqu'à ce que cette étude soit terminée et que ses recommandations aient été évaluées, aucun aménagement ne doit être réalisé dans le secteur de la baie;

- une stratégie régionale en matière de couloirs de verdure et de sentiers, compatible avec les recommandations du chapitre 5. Ce réseau régional devrait aller à partir de la Oak Ridges Moraine jusqu'au lac Ontario, au sud, et jusqu'aux lacs Simcoe et Scugog, au nord.

  Les zones naturelles se trouvant entre les trois points urbains — Pickering/Ajax, Whitby/Oshawa/Courtice et Bowmanville/Newcastle — doivent être réétablies et conservées à leur état naturel (voir Carte 12.1);
- la cession, à un organisme public qui en assurera la gestion, des terres humides de classe III qui se trouvent à l'embouchure du ruisseau Carruther's et d'une zone tampon suffisante ainsi que l'acquisition, par la ville d'Ajax ou la MTRCA, des terrains riverains se trouvant à l'est du ruisseau en vue d'aménagements futurs;
- les choix et les stratégies de mise en oeuvre pour l'avenir du secteur du port d'Oshawa. Ce processus doit comprendre la collecte de renseignements sur la contamination des sols et des eaux souterraines, des normes de nettoyage appropriées pour les aménagement proposés, des techniques correctives de rechange, ainsi que des analyses coût/avantage des choix.

L'est de Durham

Comme on l'a mentionné au chapitre 1, le rapport intitulé *Un point tournant* est axé sur le secteur riverain de la région du Grand Toronto. Toutefois, forts d'une compréhension plus générale des caractéristiques écologiques de la biorégion, nous nous aventurons à l'est de Durham, jusqu'à la rivière Trent. Les villes de Port Hope, Cobourg, Colborne, Brighton et Trenton sont situées le long du lac Ontario, dans le comté de Northumberland. À l'heure actuelle, la Commission a communiqué avec les villes de Cobourg et de Port Hope et elle a fait l'ajout de commentaires se rapportant particulièrement à ces secteurs.

La ville de Port Hope

La ville de Port Hope est située à l'endroit où la rivière Ganaraska se jette dans le lac Ontario. En 1793, les 27 premiers colons arrivent à cet endroit qui s'appelle initialement Smith's Creek et qui est par la suite rebaptisé du nom de Port Hope, en l'honneur du colonel Henry Hope, l'un des lieutenants gouverneurs de la colonie. En 1834, la population de la ville s'établit à 1 517 personnes et, au milieu des années 1900, elle atteint 6 327 habitants. À l'heure actuelle, la population de Port Hope se chiffre à environ 11 830 personnes et l'on s'attend à ce qu'elle s'accroisse d'environ 36 p. 100 au cours de la prochaine décennie.

La rivière Ganaraska a contribué de façon importante à la croissance économique de Port Hope. Par le passé, elle constituait la force motrice des scieries et des moulins et fournissait une eau propre aux distilleries, ce qui a fait de Port Hope un centre industriel et commercial florissant jusqu'au début du 20e siècle, moment où la concurrence exercée par les centres plus importants s'est faite de plus en plus féroce.

De nos jours, la rivière Ganaraska, laquelle s'écoule depuis la Oak Ridges Moraine,

PREMIÈRE PLANIFICATION DE L'ÉCOSYSTÈME : LE BASSIN VERSANT DE LA GANARASKA

Même si des concepts tels que la démarche axée sur l'écosystème, l'aménagement du bassin versant et la qualité de la vie peuvent sembler être des ajouts récents à nos modes de représentation intellectuels, ils existent et sont utilisés depuis de nombreuses décennies. Le rapport sur le bassin hydrographique de la Ganaraska de 1944 constitue un exemple ancien et fascinant de l'utilisation de ces concepts. Même si la terminologie a évolué depuis ce temps-là, nombre des idées et des objectifs restent les mêmes.

En 1941, des citoyens préoccupés par la santé de l'écosystème du Canada, et de celui de l'Ontario en particulier, se sont rencontrés, à ce que l'on a plus tard appelé la conférence de Guelph, pour formuler un programme de protection de la nature et exercer des pressions sur le gouvernement. Les gouvernements canadien et ontarien ont réagi en convenant de collaborer à une étude du bassin hydrographique de la Ganaraska et à la publication d'un rapport de suivi. Mais il a fallu attendre 48 autres années avant que les deux gouvernements ne mettent réellement sur pied une enquête conjointe visant entre autres les questions de l'utilisation des terrains, laquelle est menée par la présente Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. L'une des innovations les plus importantes de l'étude initiale sur la Ganaraska — l'utilisation des frontières naturelles plutôt que des frontières politiques pour déterminer la limite de la planification de l'utilisation des terrains — a été utilisée par la Commission royale.

L'étude sur la Ganaraska a été choisie en tant qu'exemple d'étude sur la protection de la nature pour tout le Canada. Parmi les questions environnementales les plus importantes de l'époque, on signalait l'érosion et les inondations. La pollution par des produits toxiques, l'étalement urbain et le changement atmosphérique appartenaient encore à l'avenir. Ce furent plutôt les terribles années de sécheresse qui sensibilisèrent les gens à la vulnérabilité des sols du Canada. Des photographies montrent les étendues désertiques du nord du bassin hydrographique de la Ganaraska où l'on pouvait voir des dunes de sable et des ravines érodées.

Bien que ceux qui réalisèrent l'étude sur la Ganaraska au cours des années quarante n'aient pas utilisé le terme «démarche axée sur l'environnement» (il n'était pas encore inventé), il était évident qu'ils comprenaient sa valeur comme en témoigne un simple paragraphe tiré de leur rapport.

> Les ressources naturelles forment un système à l'équilibre fragile dans lequel toutes les parties reposent les unes sur les autres et ne peuvent être manipulées au hasard. La situation actuelle nécessite tout d'abord la coordination des connaissances pertinentes et l'approfondissement de celles-ci, si c'est nécessaire, puis l'élaboration d'un plan détaillé pour traiter les ressources naturelles à l'échelle de la population.

La première étape de l'étude a consisté à rapprocher les problèmes environnementaux connus et les tendances historiques d'utilisation des terrains pour mieux comprendre la nature et la portée des problèmes. Au début du XIX^{e} siècle, le bois d'oeuvre constituait la principale industrie de la région de la Ganaraska. Entre 1793 et 1861, 38 scieries étaient exploitées dans la région. L'agriculture a pris de l'ampleur au fur et à mesure que l'on déboisait les terres. Or, l'action combinée du déboisement et de l'agriculture a contribué à la création de problèmes d'érosion et d'inondation dans le bassin hydrographique de la Ganaraska. N'ayant plus les racines des arbres pour les retenir, et n'ayant plus d'arbres pour atténuer l'incidence de la pluie, les sols étaient facilement érodables. Qui plus est, l'absence de racines d'arbres pour emmagasiner l'humidité faisait que la pluie ou la fonte des neiges subite engendraient des inondations torrentielles qui endommageaient gravement les propriétés et, à l'occasion, étaient la cause de pertes de vie.

À la suite d'une étude sur le climat, les sols, les fermes, les zones naturelles, la végétation, la faune, les zones touchées par l'érosion et les aménagements (semblable au rapport d'aujourd'hui «sur

la situation environnementale»), des recommandations ont été effectuées pour réhabiliter le bassin hydrographique. Elles comprenaient le reboisement d'environ 8 100 hectares (20 000 acres) (particulièrement sur les sols délicats de la Oak Ridges Moraine), l'aménagement de bassins de rétention des eaux, la mise en oeuvre de techniques agricoles améliorées (lesquelles recommandaient même que les sols fragiles ne soient pas utilisés pour la production agricole) et la création de plusieurs centres récréatifs. Comme on s'attendait à la fin prochaine de la Deuxième Guerre mondiale, les auteurs du rapport percevaient ces mesures correctives comme étant une importante source d'emplois pour les soldats revenant au pays.

Le rapport demandait aussi l'adoption d'une législation provinciale qui combinerait les meilleures caractéristiques des deux programmes de protection de la nature existants «de sorte que les projets de protection de la nature visant des zones en ayant besoin pouvaient être amorcés immédiatement après avoir répertorié les exigences locales de base prescrites par la *Loi avec les Municipalités visées*». Deux années plus tard, en 1946, le gouvernement ontarien réagissait et adoptait la *Loi sur les offices de protection de la nature*.

Source : Richardson, A.H., *A Report on the Ganaraska Watershed: a study in land use with plans for the rehabilitation of the area in the post-war period.* Toronto : Dept. of Planning and Development.

Les étendues déséchées du nord du bassin versant de la Ganaraska, vers les années 40

à Newcastle, jusqu'à Port Hope, au sud-est, constitue une ressource récréative importante où vivent des milliers de truites arc-en-ciel et d'autres espèces de poissons. Les pêcheurs viennent à la rivière Ganaraska pour participer à un événement annuel de pêche au saumon ou à d'autres événements de pêche.

Certaines parties du bas de la rivière Ganaraska sont sujettes à l'érosion et à de graves inondations annuelles. Par conséquent, la municipalité de Port Hope a construit des chenaux en béton et en pierres pour retenir les eaux de crue et, dernièrement, a terminé le projet de lutte contre l'érosion de la rue Caven. Ce projet consistait à recouvrir les berges de la rivière avec des pierres pour prévenir l'érosion.

Le secteur riverain se trouvant à l'ouest de la Ganaraska est occupé par un petit parc avec plage et par la raffinerie d'uranium Eldorado/Cameco. L'emplacement de cette dernière est caractérisé par le bruit, les odeurs et les sols contaminés, ce qui rend le public réticent à utiliser le bord du lac ainsi que les aménagements commerciaux, résidentiels et autres se trouvant dans les environs.

À l'est de la rivière Ganaraska, on trouve une station d'épuration des eaux usées et le secteur industriel Esco, sur lequel on peut voir une usine de peinture abandonnée. La majeure partie des terrains restant le long de la rive est de la rivière sont étatisés. On peut s'y divertir en pêchant et en faisant des excursions, de la navigation et de la natation. Les routes d'accès menant directement aux zones du bord de l'eau et reliant celles-ci sont limitées et sont actuellement étudiées par la Ville.

Le port de Port Hope, situé à l'embouchure de la rivière Ganaraska, est une frayère au printemps et à l'automne où l'on retrouve plusieurs espèces de poissons, notamment la truite brune, la truite arc-en-ciel, le touladi et le saumon du Pacifique. Malheureusement, les eaux du port et les sédiments s'y trouvant sont pollués par des radionuclides que les anciens procédés d'affinage du radium et de l'uranium ont rejetés dans l'environnement, ainsi que par de fortes teneurs en phosphore, en nitrate et en métaux. La concentration de nombre de ces polluants dépasse les normes sur l'élimination en site ouvert des matériaux de dragage (Guidelines for Open Disposal of Dredged Materials) établies dans le cadre de l'accord canado-américain sur la qualité des eaux des Grands Lacs. À l'heure actuelle, le port est le centre d'intérêt d'un plan de mesures correctives (Remedial Action Plan [RAP]).

Le ruisseau Gage's, situé à l'est du port de Port Hope, prend aussi sa source dans la Oak Ridges Moraine. À son embouchure, on trouve des terres humides où pousse une végétation de marais comprenant des espèces d'arbres adaptées aux terres humides. Des échantillons prélevés dans le ruisseau et dans les terrains environnants indiquent une qualité d'eau médiocre ainsi que de fortes concentrations de bactéries et d'éléments nutritifs. Qui plus est, les températures maximales atteintes au cours de l'été sont trop élevées pour la truite arc-en ciel.

Des plans conceptuels ont été préparés pour réhabiliter le ruisseau Gage's et d'autres emplacements pollués de la région de Port Hope. Le gouvernement fédéral doit choisir et préparer un site d'entreposage pour les matériaux pollués, un processus qui devrait être terminé d'ici cinq ans, après quoi le nettoyage pourra commencer.

En février 1991, la ville de Port Hope a publié la *Town of Port Hope : Waterfront Master Planning Study*, laquelle met l'accent sur la nécessité d'améliorer le tourisme et les activités récréatives. En outre, cette étude recommande que les principes généraux en matière d'aménagement soient modifiés pour faire en sorte que les zones riveraines de la ville attirent le public. Conformément au plan directeur, les principes généraux du plan officiel de Port Hope doivent assurer que les zones où l'environnement est fragile sont protégées et que différents aménagements coexistent le long de la rivière et de la rive du lac. Qui plus est, ils doivent assurer, pour le secteur riverain, l'amélioration des activités récréatives et l'accès au public. Ces objectifs sont appuyés par la Commission du fait qu'ils sont conformes aux neuf principes sur la régénération du secteur riverain.

Par suite de l'étude sur le secteur riverain, le conseil de ville de Port Hope a approuvé la formation du Port Hope Waterfront Implementation Committee qui est maintenant engagé dans son premier projet, soit la construction d'un nouveau port sur la rive est de l'embouchure de la Ganaraska. Ce projet a pour objet d'améliorer la situation économique de la ville et de permettre aux citoyens de Port Hope d'avoir de nouveau accès au secteur riverain en tant que lieu public. Les nouvelles installations pourraient aussi attirer un nombre accru de touristes à Port Hope, ce qui accroîtrait les revenus de la Ville et créerait de nouveaux emplois.

On prévoit doter le nouveau port d'un parc longeant le lac et d'un port de plaisance public muni d'installations telles qu'un restaurant. La Ville propose l'exécution de travaux de remblai au bord du lac à certains endroits pour pouvoir construire des installations terrestres relatives au port de plaisance. L'aménagement du secteur riverain de Port Hope doit être guidé par le plan de régénération du littoral décrit précédemment dans le présent rapport.

La Ville a formé un Greenways Subcommittee afin de coordonner la planification et l'aménagement de trottoirs et de sentiers au bord du lac, du

ruisseau Gage's et de la rivière Ganaraska. Le sous-comité a entièrement adopté le concept des sentiers riverains décrit dans *Un point tournant* et dans le rapport provincial intitulé *The Waterfront Trail : First Steps from Concept to Reality*. Les membres du sous-comité travaillent actuellement à la réhabilitation des terres humides du ruisseau Gage's afin de restaurer ses éléments naturels (marécages, zones de nidification des oiseaux d'eau) et afin d'aménager des sentiers reliés au réseau riverain proposé.

La ville de Cobourg

À l'origine appelée Amherst, la ville de Cobourg est fondée en 1798 et rebaptisée en l'honneur du mariage de la princesse Charlotte et du prince Leopold de Sax-Cobourg. Dans les années 1830, la municipalité se définit elle-même en tant que centre régional et affiche une population d'environ 1 000 personnes. Au milieu du siècle en question, la population passe à 7 818 habitants. De nos jours, elle compte plus de 15 000 personnes et l'on s'attend à ce qu'elle s'accroisse d'environ 20 p. 100 au cours de la prochaine décennie.

Cobourg a un certain nombre d'immeubles publics ayant une valeur architecturale ou historique. Le Victoria Hall, aussi connu comme étant l'hôtel de ville, fut terminé en 1860 et demeure un exemple impressionnant de l'architecture du milieu de l'époque victorienne, rehaussé par des sculptures détaillées. Cet immeuble abrite la galerie d'art Northumberland ainsi que la salle de concert Victoria Hall. Le vieux collège Victoria de Cobourg, fondé en 1836, possède aussi une valeur historique. Son premier président fut le révérend Egerton Ryerson, éducateur qui a attiré de nombreux visiteurs au collège, notamment des acteurs et des musiciens, et qui s'est occupé de la mise sur pied du système scolaire de l'Ontario.

Dans les années 1840, la construction d'un havre sur la plage de Cobourg a stimulé la croissance de la ville et celui-ci est bientôt devenu un port achalandé à partir duquel le minerai de fer et d'autres produits étaient exportés. Un siècle plus tard, après la Deuxième Guerre mondiale, le secteur industriel a pris de l'ampleur et Cobourg a accueilli plusieurs entreprises internationales de premier plan au Canada, notamment General Foods et Curtis Products. Toutefois, le commerce a connu une baisse dans le port dans les années 1950 et des plans d'aménagement pour utiliser les terrains à d'autres fins ont depuis été proposés.

Parmi les préoccupations concernant l'état actuel de la zone portuaire de Cobourg, on compte la présence de sols contaminés dans des emplacements industriels se trouvant sur les terrains du port, causés par les fuites d'huile et d'essence provenant des réservoirs. La ville de Cobourg reconnaît qu'il est nécessaire d'aménager et d'améliorer le secteur portuaire de sorte qu'il devienne plus accessible, plus facile à utiliser et plus attrayant pour les résidents et les touristes.

À la fin de 1990, le maire de Cobourg a demandé au personnel de la Ville d'examiner *Un point tournant* dans le but d'adapter et d'appliquer ses recommandations au secteur riverain de Cobourg. Le rapport du personnel, lequel a adopté les recommandation pertinentes de *Un point tournant*, mentionnait que certaines recommandations pouvaient avoir des répercussions sur l'avenir de la ville, tandis que d'autres pouvaient être adoptées par des énoncés de principes ou mis en oeuvre par l'entremise de programmes ministériels. Ainsi, des principes généraux axés sur l'écosystème visant à aborder des questions liées au secteur riverain pouvaient être inclus dans le plan officiel, de la même façon qu'il était possible d'inclure des principes généraux sur un sentier riverain. Le rapport du personnel a été approuvé par le conseil et des mesures sont prises pour inclure les recommandations particulières de *Un point tournant* dans le plan d'aménagement de la ville.

Un plan secondaire sur le secteur portuaire a été approuvé par la ville de Cobourg et par le gouvernement de l'Ontario. Il orientera l'aménagement de la zone portuaire en vue de la rendre accessible et d'y attirer les résidents et les touristes. Le plan signale aussi que l'aménagement doit soutenir le centre de la ville, tant sur le plan physique que sur le plan commercial, et qu'il doit assurer le maintien de l'échelle et du caractère actuels de la ville. Parmi les améliorations

proposées, on compte la création d'un parc, de promenades, de sentiers et d'une plaza; l'agrandissement des installations du port de plaisance; l'élaboration d'aménagements mixtes.

La ville de Cobourg aura la possibilité d'améliorer sa zone portuaire et son secteur riverain à court et à long terme. La Commission estime que les aménagements à venir doivent être guidés par des principes généraux globaux qui traitent entre autres des question ci-après, sans toutefois y être limités : la protection de l'environnement, la régénération du littoral, l'utilisation approprié des aménagements et l'inclusion du concept d'ouverture au public.

Le Comté de Northumberland et l'administration des municipalités qui le composent, tout particulièrement celles des villes situées le long du lac Ontario, auront la possibilité de participer à des études sur la biorégion du Grand Toronto.

Recommendations

82. La Commission royale recommande que les villes de Port Hope et de Cobourg, le Comté de Northumberland et la Ganaraska Region Conservation Authority continuent de procéder à l'examen de documents pertinents comprenant des plans officiels, des plans secondaires et d'autres plans se rapportant particulièrement au secteur riverain afin de s'assurer qu'ils englobent la démarche axée sur l'écosystème ainsi que les neuf principes de la Commission sur le secteur riverain décrits dans la Partie I.

83. En outre, la Commission recommande que les villes de Port Hope, Cobourg, Colborne, Brighton et Trenton, le Comté de Northumberland, la Ganaraska Region Conservation Authority et la Lower Trent Region Conservation Authority participent à la préparation du plan de régénération du littoral proposé au chapitre 4, comprenant des sentiers et des couloirs de verdure au bord de l'eau, et s'assurent que les autres plans pour les zones riveraines sont révisés ou élaborés selon ce contexte.

RÉGÉNERATION ET RÉCUPÉRATION

L'INTRODUCTION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE AURA UN EFFET RÉVOLUTIONNAIRE AUSSI IMPORTANT QUE L'AVÈNEMENT DE LA MACHINE À VAPEUR, DE L'ÉLECTRICITÉ OU ENCORE DE L'ÉLECTRONIQUE À LEURS ÉPOQUES RESPECTIVES. IL S'AGIT AVANT TOUT D'UNE RÉVOLUTION INTELLECTUELLE. (RAPPORT DE 45 CHEFS DE FILE DE L'INDUSTRIE, INTITULÉ *RESHAPING EUROPE*.)

Cette évaluation, par des chefs de file de l'industrie, de l'effet du développement durable sur l'avenir de leur continent, concorde complètement avec les conclusions du rapport provisoire de la Commission royale, *Un point tournant* : l'environnement et l'économie sont interdépendants. Le développement économique et une bonne qualité de vie ne peuvent être maintenus dans un environnement qui se dégrade du point de vue écologique.

La voie que nous choisirons pour développer le secteur riverain du Grand Toronto est capitale : si les gouvernements, le secteur privé et le public reconnaissent la nécessité de résoudre les problèmes environnementaux passés et de trouver des stratégies permettant de protéger aujourd'hui et demain ce secteur riverain, et s'ils agissent en conséquence, alors nous serons arrivés au port.

Pendant les 18 mois qui ont suivi la publication du rapport *Un point tournant* par la Commission, la communauté régionale du Grand Toronto et le Canada lui-même ont connu une période difficile, marquée par l'incertitude et le doute d'eux-mêmes, dus en partie au débat constitutionnel, et, également, au déclin de l'économie et à une reprise très laborieuse.

Dans son introduction-analyse des *The Fourth Morningside Papers*, l'auteur-commentateur Peter Gzowski (1991), parle des problèmes actuels du Canada en ces termes :

> Je ne connais pas les réponses. Je ne suis pas même sûr si je connais toutes les questions, et, de toute façon, l'homme de radio que je suis est meilleur dans les questions que dans les réponses. Mais, elles sont là pourtant. Je crois qu'il y a un moyen de nous sortir du pétrin où nous nous sommes empêtrés. Je ne crois pas que les Canadiens peuvent rester immuablement comme ils ont été dans le passé, et, lorsque j'y pense, cela me rappelle une histoire de golf, où un homme qui revient du 18e trou et à qui on demande s'il a joué sa partie habituelle répond : «je ne joue jamais ma partie habituelle».
>
> «Comme nous étions dans le passé», cela peut vouloir dire beaucoup de choses, et celles que vous croyez — ou avez crues —

importantes étaient toujours déterminées par l'endroit où vous vous trouviez alors et par votre état d'esprit à ce moment-là.

Nous avons besoin d'une victoire maintenant, aussi mince soit-elle. Désespérément. Par «victoire», je veux simplement dire quelque chose qui fonctionne, sur laquelle nous pouvons nous entendre, même s'il ne s'agit pas encore du contenu d'une nouvelle entente, mais seulement du processus par lequel nous essayons de remettre les choses en place. En terme marin, il faut changer de cap. Nous devons réunir des gens et leur dire : «regardez, nous sommes d'accord sur ces points, il nous faut maintenant nous attaquer à ce que Lester Pearson appelait 'l'élargissement de la base commune'».

Ce qui est vrai à l'échelle nationale s'applique également à Toronto et à l'expérience de la Commission royale. À mesure que son travail progressait en s'étalant sur trois années, la Commission était de plus en plus impressionnée par les espoirs, les rêves, les talents, les besoins et les frustrations des gens et des organismes avec lesquels elle travaillait : administrations municipales et régionales, ministères fédéraux et provinciaux, chefs de file de l'industrie et du milieu syndical, environnementalistes, responsables communautaires et citoyens de tous horizons. Tous veulent travailler et remporter la «victoire» de Peter Gzowski. Tous veulent aller de l'avant pour le développement du secteur riverain, pour la planification et la mise en oeuvre du principe de durabilité, pour l'application des critères environnementaux, et enfin pour la remise en état des sites historiques ou d'autres lieux présentant un intérêt particulier.

Cette quatrième partie du rapport final réunit toutes les perspectives et propose des solutions dans le cadre d'une stratégie de mise en oeuvre du présent rapport.

La stratégie comprend six étapes de base :

1. Adopter la démarche axée sur l'écosystème et les neuf principes du rapport *Un point tournant* (propre, vert, utilisable, diversifié, ouvert, accessible, continu, abordable et attrayant).
2. Élaborer ou ajuster les plans relatifs au secteur riverain pour s'assurer qu'ils reflètent bien la démarche et les principes

L'embouchure de Duffin Creek, Ajax

écosystémiques, autrement dit les principes de durabilité.

3. S'entendre en matière de coopération, d'accords et d'engagements intergouvernementaux, de priorités, de responsabilités et d'échéancier au niveau de la conception et de l'exécution.
4. Consolider les budgets d'investissement et les ressources communes, selon les besoins, de façon à faire avancer les projets.
5. Créer le cadre et les conditions favorables à l'engagement du secteur privé; capitaliser sur son esprit d'entreprise, d'initiative et de créativité, ainsi que sur sa capacité d'investissement.
6. Établir un partenariat entre les gouvernements et entre le secteur public et privé, conformément aux besoins de planification et de projets.

À mesure que son travail progressait en s'étalant sur trois années, la Commission était de plus en plus impressionnée par les espoirs, les rêves, les talents, les besoins et les frustrations des gens et des organismes avec lesquels elle travaillait.

En ce qui concerne les deux premières étapes, la démarche axée sur l'écosystème est une façon de faire les choses tout comme une façon de les concevoir; en adopter les valeurs et la philosophie conduit à différentes façons de faire les choses. Ces valeurs sont de plus en plus acceptées par les gouvernements, par de nombreuses entreprises du secteur privé et par la communauté en général. La démarche axée sur l'écosystème est la pierre angulaire de *Notre avenir à tous*, le rapport de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement (1987), et elle se reflète dans le mandat des nombreuses tables rondes qui ont été organisées pour traiter de cette question.

En 1978, la Commission mixte internationale s'est engagée à rétablir et à conserver l'intégrité de l'écosystème du bassin des Grands Lacs dans le cadre du nouvel Accord relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs. L'objectif du Plan vert pour un environnement sain (1990) du gouvernement fédéral vise à équilibrer la croissance économique avec un environnement qui protège la vie aujourd'hui et pour les générations futures. En réponse à *Un point tournant*, le gouvernement de l'Ontario a adopté pour politique provinciale une démarche écosystémique en matière de planification.

Ce rapport final donne de nombreux exemples d'organismes gouvernementaux, d'entreprises, de propriétaires fonciers et de promoteurs qui ont modifié leurs plans et leurs activités pour s'ajuster à cette démarche. Il en a résulté un système plus souple et plus rapide au niveau de l'approbation des projets et de la prise de décision, ce qui signifie des investissements plus faciles et plus efficaces ainsi que la création d'emplois, qui à leur tour assurent de meilleurs résultats pour l'environnement et l'économie.

L'étape trois de la stratégie concerne les accords, les engagements et la coopération entre les divers ordres de gouvernements. Le nombre imposant d'organismes publics (plus de 75 selon le dénombrement de la Commission royale) a conduit à la fragmentation, à la saturation et à un manque de responsabilité publique. L'idée qu'il faut des changements radicaux au niveau de l'administration et de la responsabilité publiques pour réduire le nombre d'organismes et de paliers, comme condition préalable pour la remise en état du secteur riverain, n'est pas nouvelle.

Les yeux de l'administration sont rivés sur le secteur riverain.

> Aux premières années de la communauté urbaine de Toronto, les politiciens et les planificateurs regardaient vers le nord, l'est et l'ouest pour faire face au développement résidentiel et commercial galopant. Pendant ce temps, le secteur riverain — environ 20 milles de rive —

RUNNYMEDE DEVELOPMENT CORPORATION LIMITED ET LA DÉMARCHE «ENVIRONNEMENT D'ABORD» EN MATIÈRE DE PLANIFICATION

Runnymede Development Corporation Limited possède 95 hectares (234 acres) de terres à Ajax, au bord du lac Ontario. Pendant l'été de 1990, la compagnie a proposé d'aménager le site en lotissements pour 600 maisons unifamiliales, 130 maisons en rangée, 1 300 copropriétés, et à d'autres fins, comme un hôtel, un port de plaisance, des bureaux, des magasins et des installations récréatives.

À cette époque, cependant, les promoteurs n'étaient pas pleinement conscients des conséquences que le projet aurait sur l'environnement, et particulièrement sur les écosystèmes existants, à savoir Carruther's Creek Marsh et Ajax Warbler Swamps, qui se situent tous deux dans les limites de la propriété. Ces régions naturelles, dont l'importance est reconnue à l'échelle tant régionale que provinciale, auraient été endommagées; un port de plaisance de 250 postes d'amarrage aurait été particulièrement nuisible au marais.

Après discussion avec les organismes gouvernementaux et les groupes de pression de l'endroit, Runnymede a décidé de retirer sa proposition et de réévaluer le projet; l'entreprise a opté pour la mise en oeuvre d'une nouvelle stratégie, qui met l'accent sur la démarche «environnement d'abord» et sur la mise en oeuvre d'un plan innovateur pour la propriété.

Ce processus a débuté avec une évaluation des caractéristiques physiques et biologiques de la propriété. À partir de là, on a préparé un document précisant les directives environnementales pour la planification; il indiquait la surface nette pouvant être aménagée tout en préservant les Ajax Warbles Swamps et en créant deux zones tampons autour du marais. La zone tampon de 60 à 90 mètres de large (197 à 295 pieds) préservera les surfaces enherbées existantes, importantes pour les oiseaux migrateurs nicheurs, et formera une zone externe de reforestation, qui empêchera les piétons d'accéder au marais et qui le protègera contre les empiétements des terres aménagées limitrophes.

Les résultats de l'étude ont été examinés avec les autorités et les organismes locaux ainsi qu'avec des groupes intéressés avant que la compagnie commence à préparer un Plan de gestion environnementale. Le but du Plan était de trouver des moyens pour réduire au minimum les dommages pouvant être causés aux marais et au boisé par les futurs zones résidentielles.

Tout en préparant le Plan, Runnymede a mis sur pied un système particulier de lotissements. Au moment d'écrire ces lignes, la compagnie est en train d'élaborer un plan final qui inclura diverses unités d'habitations de densité faible, moyenne et élevée, avec un petit centre commercial voisin. On propose également l'aménagement d'un parc de 122 mètres (400 pieds) de large le long de la rive, qui comprendra des liens vers l'ouest et, plus tard, vers l'est pour les piétons.

La démarche «environnement d'abord» de Runnymede embrasse les principes d'un secteur riverain sain, comme on le décrit dans «Un point tournant», lesquels se refléteront de diverses façons dans la communauté proposée : la préservation des terres humides et l'aménagement de bassins d'eaux de pluies pour filtrer les eaux de ruissellement urbaines les rendront propres et inoffensives pour l'environnement. Des pistes cyclables et des pistes rejoignant le marais, ainsi qu'une route longeant le lac rendront la zone plus accessible, plus facilement utilisable et plus ouverte. Au nord, on propose un corridor faunique qui pourrait relier les habitats du marécage à un autre complexe vers l'est.

Le projet sera également très diversifié et à la portée de toutes les bourses, se prêtant à une vaste gamme d'activités et de types d'habitations. Finalement, tout en maintenant et en améliorant les caractéristiques naturelles existantes, Runnymede créera une communauté attrayante, qui offrira aux futurs résidents une qualité de vie supérieure.

Carruther's Creek Marsh

était considérablement fragmenté, avec des champs de compétence éparpillés entre plusieurs organismes . . .

Il en a résulté un développement hasardeux. Le Conseil de ville de Toronto se rendait compte du problème et admettait qu'il y avait un développement anarchique sur son propre pas de porte. Le Conseil chargea donc sa Commission de planification de préparer un rapport.

La Section du Grand Toronto de l'Association canadienne d'urbanisme commença elle aussi à s'intéresser à l'affaire . . . Elle proposa un plan-cadre pour le développement du port et recommanda la création d'un organisme de

supervision pour le développement de l'ensemble du secteur riverain d'une extrémité à l'autre.

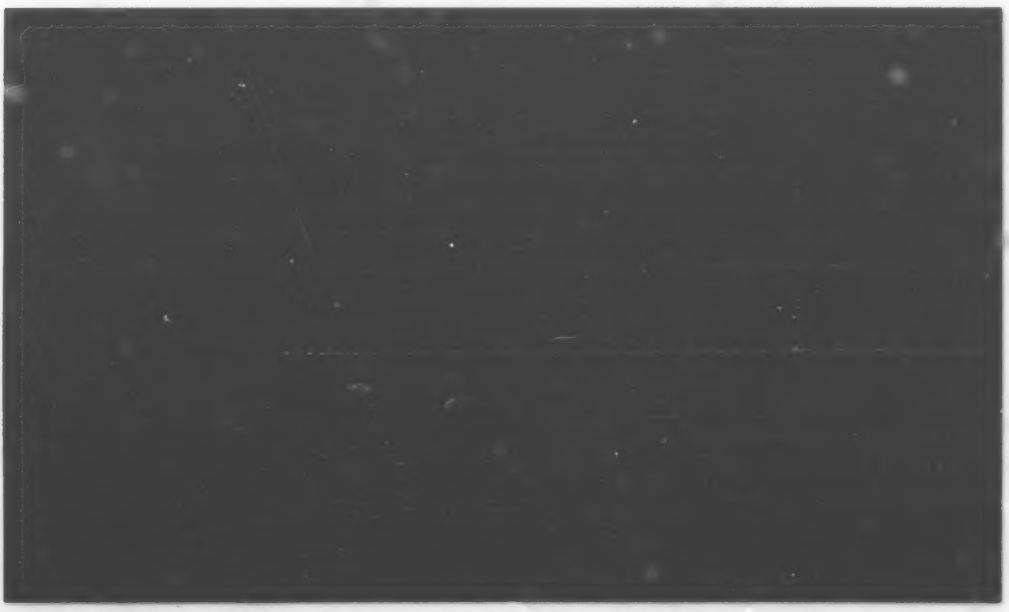
Pendant ce temps, une métropole de 1,5 million de personnes est en train de fondre dans la chaleur du milieu de l'été, et on a interdit toute baignade le long des 20 milles de rive en raison de la pollution.

Cela est, comparativement, un petit problème, mais un problème quand même.

On n'a jamais tenu compte de cet appel en faveur d'un «organisme superviseur pour le développement du secteur riverain d'une extrémité à l'autre» mentionné dans un article du *Telegram* du 24 juillet 1959, par Raymond Hill. Et même si on l'avait fait, il est peu probable, pour de multiples raisons, que cela aurait été utile.

Après un examen détaillé et attentif de l'administration publique du secteur riverain, la Commission royale en est arrivée à la conclusion qu'elle ne devrait pas relever d'un seul et unique ordre de gouvernement, qui ne pourrait suffire à la tâche. Les questions sont trop complexes, recouvrent trop de champs de compétence, concernent trop d'intervenants à l'échelle locale, provinciale, nationale et internationale; elles ne peuvent être confiées à une seule personne, ni même à plusieurs. Même si, théoriquement, cela serait souhaitable, la question de savoir quelle personne pourrait s'acquitter de cette tâche est aussi délicate et pleine d'embûches que de trouver une réponse à notre complexe conjoncture constitutionnelle, et demanderait certainement autant de temps!

L'administration publique du secteur riverain est une responsabilité partagée et devrait le demeurer, chaque ordre de gouvernement — fédéral, provincial et local — jouant son propre rôle dans son champ de compétence, en partenariat avec les autres. Cela ne veut pas dire qu'il ne doit pas y avoir ou qu'il ne peut pas y avoir de changements et d'ajustements au niveau des organismes publics. Les recommandations de la Commission visant à modifier les rôles et les mandats de la Harbourfront Corporation et des Toronto Harbour Commissioners, recommandations acceptées par le



Parc provincial Darlington, Newcastle

gouvernement du Canada et qui sont en train d'être appliquées, constituent deux exemples de ce type de changements.

Dans l'ensemble, il s'agit certainement là d'ajustements relativement mineurs, et il en faudra peut-être d'autres dans le futur. La vraie clé pour l'administration publique du secteur riverain est la table ronde — celle qui réunit toutes les parties au moment opportun et au grand jour, de telle façon qu'on puisse débattre utilement des valeurs publiques et rendre les divers organismes responsables. En fait, la démarche axée sur l'écosystème l'exige.

La vraie clé pour l'administration publique du secteur riverain est la table ronde — celle qui réunit toutes les parties au moment opportun et au grand jour, de telle façon qu'on puisse débattre utilement des valeurs publiques et rendre les divers organismes responsables.

Dans son rapport *Un point tournant*, la Commission royale propose ce qui suit :

> Le processus de concertation doit commencer avec le gouvernement de l'Ontario. La Province doit désigner comme Ressource Provinciale le secteur riverain de la région de Toronto, et s'engager à poursuivre une politique et un programme de remise en état de ce secteur. Une telle déclaration recevrait les louanges et l'appui des fonctionnaires et des nombreux groupes de pression et particuliers qui, quand ils ont comparu devant la Commission, ont tous préconisé de nouvelles formes de coopération provinciale-municipale, qui exigent que la province fasse preuve de leadership et d'esprit de collaboration et soit disposée à engager les ressources nécessaires.
>
> Ces ententes pourraient être conclues avec toutes les municipalités du secteur riverain et, au besoin, avec celles des vallées fluviales. Elles auraient sans doute des éléments en commun, mais il est évident que la forme, la nature, la teneur et la durée de chacune dépendraient des sujets abordés et des options de remise en état retenues par chaque municipalité.
>
> Le gouvernement fédéral pourrait envisager d'être partie à ces ententes lorsque cela est opportun. Ce serait pour lui l'occasion rêvée de respecter, de façon tangible, les engagements fort louables qu'il a pris dans le domaine de l'environnement. L'Accord relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs impose au Canada et aux États-Unis certaines responsabilités quant à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs, dont, bien entendu, le lac Ontario. Par ailleurs, le Canada a d'autres responsabilités aux termes d'ententes fédérales-provinciales, comme les plans d'action correctrice.
>
> La province a fait preuve de leadership, à la fois avant et après la publication de *Un point tournant*; elle a répondu rapidement et énergiquement, de diverses manières, aux idées contenues dans les deux rapports provisoires, et notamment :
>
> - en adoptant la démarche axée sur l'écosystème et les neuf principes de base comme politique pour le secteur riverain;
> - en approuvant la piste et le sentier vert riverains et en agissant en conséquence;
> - en convenant de mettre sur pied le Waterfront Regeneration Trust et de participer aux Accords de partenariat sur le secteur riverain avec les municipalités, le gouvernement fédéral et d'autres parties, selon les besoins, de façon à atteindre les objectifs visés pour le secteur riverain.

Le gouvernement du Canada a également fait part de son intention d'agir dans son propre champ de compétence en association

avec d'autres parties, et de continuer à oeuvrer dans le sens des recommandations de la Commission. Il a lui aussi adopté l'approche écosystémique (avec le Plan vert, par exemple, que le gouvernement envisage actuellement d'appliquer à la région du Grand Toronto). Il a procédé à des changements organisationnels dans la Harbourfront Corporation et a commencé à apporter des modifications aux Toronto Harbour Commissioners, selon les recommandations de la Commission royale.

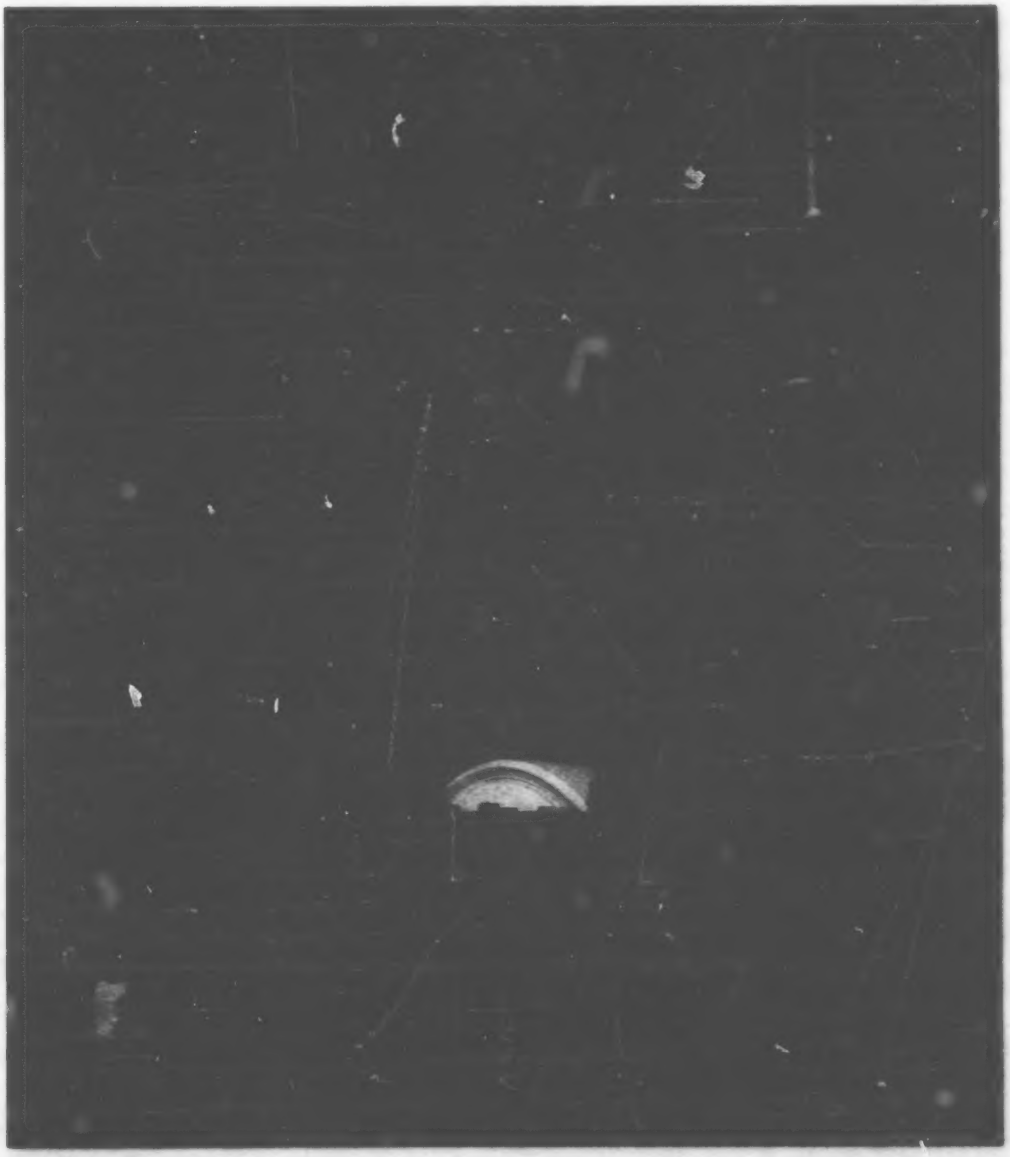
Poste Canada, une société de la Couronne, a négocié une transaction foncière stratégique à Mississauga, qui aidera à faire progresser le plan pour le secteur riverain de cette municipalité. D'autres ministères fédéraux se sont montrés intéressés par les diverses initiatives touchant le secteur riverain, comme l'organisation d'une exposition internationale et le International Trade Centre, et sont même prêts à y contribuer financièrement. En décembre 1991, le gouvernement fédéral a demandé au Commissaire de réunir les parties pour préparer un protocole d'entente sur le devenir des terres du port et sur les Toronto Harbour Commissioners.

Les municipalités et les offices de protection ont également réagi positivement, en acceptant généralement les principales recommandations de *Un point tournant*, en développant leurs propres idées pour leurs secteurs riverains à l'intérieur d'un cadre régional élargi, et en faisant part de leur volonté de participer à des accords de partenariat. Par exemple :

- La région de Halton, la ville de Burlington, la ville d'Oakville et l'office de protection de la région de Halton sont organisées en véritable association pour le secteur riverain et travaillent pour la mise en oeuvre de projets axés sur ce secteur, comme «Windows-on-the-Lake», et pour consolider les propriétés stratégiques.
- La ville de Mississauga a réuni un consortium intergouvernemental afin de négocier une transaction foncière majeure dans le secteur riverain avec la Société canadienne des postes.
- La ville d'Etobicoke et plusieurs promoteurs et propriétaires fonciers de la région fait d'énormes efforts pour terminer les plans et obtenir l'approbation pour le réaménagement du secteur de motels.
- La communauté urbaine de Toronto est en train d'élaborer un plan pour le secteur riverain. Il tiendra compte prioritairement de ses intérêts dans Garrison Common, et apportera son aide pour la coordination du sentier riverain à travers tout le secteur riverain métropolitain.
- La ville de Toronto, après négociation avec la Harbourfront Corporation, les Toronto Harbour Commissioners et les propriétaires des Railway Lands a obtenu 61 hectares (150 acres) de terres pour les parcs, et les ressources financières pour les aménager. Ajoutés aux parcs du secteur riverain métropolitain et à ceux de la MTRCA, on a là une base pour l'aménagement de l'infrastructure verte dans le secteur riverain central, selon les recommandations du chapitre 10.
- Scarborough participe activement à l'action visant à sauver la vallée de la Rouge et collabore avec la MTRCA et d'autres organismes pour élaborer le plan concernant le Parc Rouge.
- Les municipalités de la région de Durham — Pickering, Ajax, Oshawa, Whitby et Newcastle — ont pris des mesures, en coopération avec d'autres organismes, pour assurer un certain équilibre entre la protection et le développement de leurs secteurs riverains respectifs, tout en s'adaptant aux conditions particulières de chacun.
  - Pickering travaille avec la province pour aider à caractériser le cadre

légal et administratif de Frenchman's Bay.

- Ajax collabore avec la région de Durham pour trouver la meilleure solution quant à l'installation de la station régionale d'épuration des eaux et à l'aménagement de la zone environnante.
- Oshawa, de concert avec la Harbour Commission nommée par le gouvernement fédéral, examine les diverses options pour l'avenir de son port.
- Whitby a demandé à la province d'approuver un projet majeur de réaménagement pour le côté est



Parc des Îles de Toronto

de son port et, avec la province et d'autres propriétaires fonciers, la municipalité termine les plans pour Lynde Shore.

- En collaboration avec sa contrepartie régionale, Newcastle met la dernière main à son premier plan pour le secteur riverain, encore largement sous-développé, de façon à assurer un certain support à l'industrie tout en protégeant l'environnement.
- La région de Durham élabore un nouveau plan qui comprend le secteur riverain dans le cadre d'un objectif régional pour les municipalités de la région.

- À l'est de Durham, Port Hope commence à mettre en oeuvre son étude de planification directrice, en mettant l'accent sur le renouveau économique, le tourisme, les loisirs et la protection des zones sensibles du point de vue environnemental. Cobourg a un plan secondaire pour son secteur portuaire, couvrant les domaines suivants : utilisations diverses, expansion du port de plaisance, parcs et possibilités de tourisme.

Il est clair que les perspectives d'une collaboration intergouvernementale élargie sont très bonnes; il y a des signes qui montrent que tous les gouvernements de la région recherchent la meilleure voie possible pour une revalorisation économique et environnementale. Il ne s'agit pas là d'un vague désir de suivre le mouvement en faveur de l'environnement, mais plutôt d'une prise de conscience très nette de la part des gouvernements, qui admettent désormais que de nouvelles façon de concevoir et de faire les choses, conformément aux six étapes de bases proposées dans la stratégie de remise en état, sont absolument nécessaires si on veut progresser.

Il est très important aussi de tenir compte des conséquences économiques de la démarche axée sur l'écosystème. En 1991, La Commission a organisé un débat sur l'économie régionale, dans le cadre duquel on a fait les constatations suivantes :

- Le relèvement de Toronto est important, non seulement pour la métropole comme telle, mais aussi à cause de son incidence sur l'économie provinciale et nationale.
- Il est évident que la faiblesse chronique des plus importants partenaires commerciaux de Toronto dans le passé (Québec et États-Unis) peut empêcher ou retarder tout relèvement lié à l'exportation.
- Le nombre d'emplois dans l'industrie de transformation continue ? diminuer; beaucoup d'experts pensent qu'un changement fondamental des structures est en cours et que de nombreux emplois du secteur de la transformation, qui ont disparu depuis le dernier recul de l'économie, sont définitivement perdus, ce qui signifie que nous devons développer une nouvelle base pour le secteur secondaire en déterminant quelles nouvelles industries pourront remplacer les emplois perdus.
- Dans la mesure où le secteur des services est dépendant des conditions économiques générales, y compris de la conjoncture commerciale interprovinciale et internationale qui demeure difficile, il est peu probable que ce secteur puisse assurer le relèvement de la région.
- Le tourisme, deuxième industrie en importance de la région, est également en baisse et le demeurera aussi longtemps que les prix à Toronto seront élevés, comparativement à ceux de ses concurrents, et aussi longtemps que Toronto ne pourra offrir de nouveaux «produits» touristiques pour attirer la clientèle canadienne et internationale.
- L'industrie la plus durement touchée est probablement celle de la construction; depuis la fin abrupte de l'ère de prospérité dans le marché immobilier,

elle a connu un taux de chômage atteignant parfois 40 p. 100.

Le recul économique a été difficile et, dans certains cas, dévastateur pour les individus, les familles et les compagnies directement touchés; cependant, les Torontois, comme d'autres Canadiens, restent optimistes quant à leur avenir et à celui de leurs communautés. Par exemple, dans sa colonne hebdomadaire du *Globe and Mail* du 8 novembre 1991, David Olive écrivait :

> Incroyable. Au milieu des nombreuses mises à pied et fermetures d'usines, des manifestations de cynisme sans précédent à l'égard du gouvernement et de certains signes voulant que leur pays soit au bord de la rupture, il semble que les Canadiens se disent très heureux de leur vie actuelle.
>
> Ce n'est certainement pas une façon désagréable de commencer la semaine que de lire dans le *Globe and Mail* du lundi les résultats optimistes d'un sondage auprès de 2 631 Canadiens effectué entre le 21 et le 28 octobre par les *Globe and Mail* — CBC News. À en croire ce sondage, 91 p. 100 des Canadiens estiment avoir une qualité de vie bonne ou très bonne. Deux tiers des Canadiens pensent que nous aurons suffisamment d'argent pour couvrir nos futures dépenses. Neuf personnes sur dix dans le sondage trouvent que leurs communautés sont des endroits où il fait bon vivre. Enfin, 51 p. 100 affirment que leur emploi leur donne beaucoup de satisfaction et 38 p. 100 qu'il leur donne au moins une certaine satisfaction. Le public sondé comprenait des hommes et des femmes de tous âges, ayant des revenus variés et habitant toutes les régions.

La Commission est d'avis que, s'il s'agit là d'une réflection exacte sur l'état de l'économie régionale et sur la façon dont les gens du Grand Toronto se voient eux-mêmes et leur communauté, alors il existe une base solide pour agir. Un programme pour la remise en état du secteur riverain — utilisant nos ressources

Construction de la gare Queen's Quay pour la ligne Harbourfront LRT, à Toronto

humaines et financières, bâti sur ce que nous avons appris grâce à la démarche axée sur l'écosystème et tenant compte des questions environnementales — aidera à stimuler l'économie régionale. Les trois éléments de ce programme proposé sont les suivants :

- ériger une nouvelle infrastructure, compatible avec l'environnement;
- mettre sur pied un programme d'habitation à long terme pour le secteur riverain central et autour des gares GO ailleurs le long de ce secteur;
- assurer un développement de l'entreprise et de l'industrie, conciliable avec l'environnement;

Le premier élément du programme est la reconnaissance du fait que la région vit depuis plus de 15 ans sans maintenir un niveau approprié d'investissement dans son infrastructure de base, ce qui est généralement déjà reconnu par les divers ordres de gouvernement

et par le secteur privé. Par exemple, dans son rapport annuel de 1991, le Toronto Board of Trade est de ceux qui estimaient qu'un investissement insuffisant au niveau de l'infrastructure représente l'un des dangers qui menacent la situation économique de notre communauté. Le retard ainsi pris pourrait être très dommageable si on ne prend pas rapidement les mesures voulues pour rétablir un meilleur équilibre entre les diverses priorités d'investissement. Si on peut se mettre d'accord sur un programme et le mettre en oeuvre dès maintenant, cela aurait certainement un effet anticyclique bénéfique, qui stimulerait l'économie.

L'idée de faire appel à une infrastructure appropriée pour aider le Grand Toronto à retrouver une bonne santé économique n'est pas tout à fait nouvelle; la reconstruction de la promenade de Sunnyside et les premiers travaux sur le Queen Elizabeth Way ont servi à combattre la Dépression des années 30; le reboisement de la Ganaraska a permis à la région d'atténuer les difficultés d'après-guerre; enfin, les 2,4 milliards de dollars du Programme fédéral d'assistance spéciale pour la relance des investissements ont aidé à tracer la voie pour la prospérité économique du milieu et de la fin des années 1980.

On a besoin d'une infrastructure très vaste — dont une grande partie dans les zones du secteur riverain — comprenant les éléments suivants : «infrastructure verte» (piste et sentier vert, parcs et autres espaces libres); gestion et décontamination environnementales (stations d'épuration et réseaux d'égouts); transport (expansion du réseau ferré de banlieue et du transport urbain); expansion et construction d'installations pour le tourisme, le commerce et les congrès.

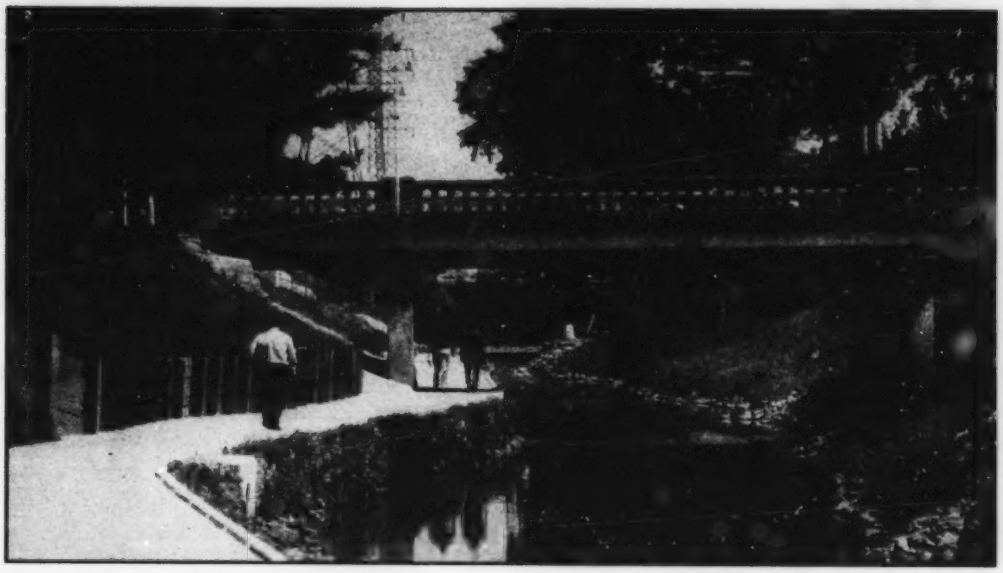
Beaucoup de ces éléments ont été clairement définis par divers gouvernements; certains projets, maintenant à divers stades de préparation et d'évaluation, pourraient être accélérés.

Le second élément de la stratégie comprend la construction d'habitations dans la partie centrale du secteur riverain et dans d'autres parties de ce secteur — par exemple, autour des gares GO. La publication nº 15 de la Commission, *Toronto Central Waterfront Transportation Corridor Study* (examinée en détail au chapitre 10 du présent rapport), ainsi que d'autres études et rapports de planification préparés pour la Commission, la ville de Toronto, la communauté urbaine de Toronto et la province en sont tous arrivés à la conclusion que le secteur riverain central avait besoin d'un important programme de construction de logements.

L'équipe de consultants, qui a préparé la publication nº 15, a calculé que la construction de 3 500 unités de logements par année dans le secteur riverain central ou près de celui-ci (ce qui correspond aux chiffres proposés dans «Cityplan 91») permettrait d'investir annuellement 400 millions de dollars dans ce secteur et créerait chaque année 7 000 années-personnes en emplois directs et indirects. L'équipe a proposé que ce niveau d'activités soit maintenu pendant les 20 à 30 prochaines années et a affirmé qu'il y avait suffisamment de terres — environ 304 hectares (750 acres) — dans le secteur riverain central pour recevoir cette population supplémentaire.

Un programme de ce type serait également plus souple pour l'environnement, car il serait possible ainsi d'exercer un certain contrôle sur l'évolution galopante de cette zone. Cela permettrait de réduire les pressions dues à la croissance sur les longues voies de communication vers le centre-ville via le secteur riverain central, encouragerait une plus grande utilisation du transport en commun, permettrait d'acquérir une expérience plus riche dans le domaine urbain, et enfin réduirait de beaucoup la consommation de terres dans les banlieues.

Le troisième élément du programme proposé est la création, dans la région, d'une industrie et d'entreprises environnementales. Dans une certaine mesure, le processus est déjà en cours, mais les gens commencent seulement à se rendre compte des grandes possibilités dans ce domaine. Pour explorer les perspectives d'investissements productifs dans l'industrie, les services et les emplois, et pour leur concrétisation



Little Sugar Creek Greenway, downtown Charlotte, North Carolina

éventuelle, la Commission a proposé, dans son rapport *Un point tournant*, la création d'un Centre des entreprises et industries conciliables avec l'environnement dans les Lower Don Lands.

Dans le chapitre 10 de ce rapport final, on examine les autres études et activités liées à ce concept, qui ont émergé depuis la publication du rapport *Un point tournant*. Toujours dans le même ordre d'idée, on précise certains champs d'activités possibles : télécommunications, films et télévision, dessin et arts graphiques, recyclage des déchets. De nouveaux produits et procédés sont proposés, qui permettront de réparer les dommages actuels à l'environnement et de les prévenir dans le futur — cela peut aller des épurateurs industriels jusqu'aux systèmes de fabrication en circuit fermé.

L'industrie environnementale peut également être envisagée dans un contexte plus large : nettoyage d'un des Grands Lacs ou d'un bassin hydrographique régional; décontamination de sols pollués; expansion du réseau GO plutôt que de la voie rapide urbaine; réaménagement de terrains abandonnés de l'industrie ou du réseau de communication à l'intérieur de la ville, pour la construction de logements, ce qui évitera d'empiéter sur les terres agricoles périphériques. Chacune de ces activités a un caractère environnemental.

Si les gouvernements peuvent s'entendre sur un programme de relèvement et sont prêts à travailler en partenariat, alors de nombreuses possibilités verront le jour le long du secteur riverain pour des projets, petits ou grands, publics ou privés. Les projets du secteur privé, fondés sur des principes et des pratiques respectant la démarche axée sur l'écosystème et conformes aux plans municipaux pour le secteur riverain, doivent être approuvés sans délai. Les projets publics à petite échelle, ne dépassant pas les objectifs ni les budgets d'un organisme public pris individuellement, doivent eux aussi être retenus et mis en oeuvre le plus tôt possible.

Un nombre assez important de projets stratégiques majeurs se situent au delà des capacités financières d'un seul organisme ou ordre de gouvernement, particulièrement aujourd'hui où tous les gouvernements doivent faire face à de sévères contraintes budgétaires. Ces projets, pour pouvoir se concrétiser, doivent donc être pris en charge dans le cadre d'un

partenariat intergouvernemental et, dans certains cas, d'un partenariat secteur public — secteur privé.

Certains de ces projets sont proposés pour divers endroits tout le long du secteur riverain et il faut maintenir ou créer un partenariat approprié pour les mener à bien; cependant, la majorité des projets sont conçus plus précisément pour le secteur riverain du Toronto métropolitain. C'est-à-dire là où se situent les transitions foncières les plus importantes, où les contraintes environnementales sont les plus fortes et où les perspectives économiques sont les plus intéressantes. L'étape I du programme pour le secteur riverain central, visant l'intégration de l'environnement, de l'utilisation des terres et du transport, constituerait le noyau d'un programme de relèvement dans cette région.

Le secteur riverain central offre quatre grandes possibilités de redéveloppement : Humber Bay, Garrison Common, Central Transportation Corridor, Lower Don Lands. Dans chacune de ces zones, d'importants projets de plusieurs millions de dollars sont proposés ou planifiés par divers représentants des secteurs public et privé. Parmi ces projets, on peut citer les suivants :

Windward Co-op et le parc Little Norway, Bathurst Quay, Harbourfront, Toronto

- expansion des principaux parcs et espaces libres, y compris des liaisons par piste et couloirs de verdure;
- expansion et amélioration des systèmes de gestion et d'assainissement de l'environnement (eau et égouts);
- mesures contre les inondations;
- expansion du réseau ferré de banlieue et du réseau de transport local, nouvelles gare pour le GO Transit et lignes de métro supplémentaires;
- amélioration des grandes artères, des autoroutes et des ponts;
- modification du tracé de la voie ferrée;
- construction de logements et d'installations diverses, comme Etobicoke's Harbour Village, Garrison Creek, CityPlace, Southtown, St. Lawrence Park et Castlepoint à Polson's Quay;
- construction et aménagement d'installations supplémentaires, commerciales, culturelles et récréatives à Exhibition Place et à Ontario Place;
- amélioration et expansion des installations pour le tourisme, les congrès, et les activités commerciales;
- éventuellement, une exposition internationale (Expo 96, 97 ou 98).

Le coût des composantes publiques est très élevé : par exemple, au mois de décembre 1991, le budget d'investissement du secteur riverain du Toronto métropolitain comprenait à lui seul 1,2 milliard de dollars de travaux en cours, 1,1 milliard de dollars de travaux pour lesquels des moyens financiers étaient déjà engagés, et enfin 700 millions de dollars pour des travaux à effectuer dans les cinq prochaines années, mais pour lesquels il n'y a eu jusqu'ici aucun engagement financier.

La ville de Toronto et la province ont des projets de plusieurs millions de dollars dans leurs plans. Par exemple, la province a accordé une haute priorité aux nouvelles gares GO, alors

que la ville de Toronto privilégie un projet d'investissements sur plusieurs années, se chiffrant à 350-400 millions de dollars, pour un réseau d'égouts, qui éliminera pratiquement les trop-pleins de l'égout unitaire et permettra d'évacuer et de traiter les eaux de ruissellement.

Ce qui nous amène à la quatrième étape de la stratégie : vu la variété, la taille et la complexité de ces projets d'investissement, les sévères contraintes budgétaires auxquelles doivent faire face tous les gouvernements, et enfin l'urgent besoin de relèvement tant économique qu'environnemental, il n'y a qu'une solution.

Les gouvernements doivent se réunir rapidement, se mettre d'accord sur les plans, les projets et les priorités, consolider leurs budgets d'investissement et réunir leurs ressources. Ils doivent ensuite créer des conditions propices permettant au secteur privé de participer spontanément avec ses ressources aux investissements et à la création d'emplois.

Heureusement, tout cela a déjà commencé. La politique de la table ronde, mise en oeuvre par la Commission royale pour l'évaluation environnementale, le Plan directeur préliminaire de Garrison Common et la «Toronto Central Waterfront Transportation Corridor Study» a réuni les gouvernements et les parties intéressées du secteur privé. Le processus en est maintenant au stade où les quatre gouvernements concernés par le secteur riverain central — la province, le Toronto métropolitain, la ville de Toronto et la ville d'Etobicoke — commencent à échanger de l'information sur les plans d'investissements et à envisager d'utiliser leurs terres domaniales comme fonds propres dans le cadre du partenariat secteur public-secteur privé. Le gouvernement du Canada s'est engagé à faire sa part dans son propre champ de compétence.

Si les gouvernements s'entendent rapidement, on aura satisfait à la cinquième étape des six qui composent la stratégie, et cela créera les conditions favorables pour répondre à la sixième : établir des partenariats entre, d'une part, les gouvernements, et, d'autre part, entre le secteur public et le secteur privé, en fonction de la planification et des projets.

La Commission est d'avis que les conditions sont là pour créer une masse critique d'activité dans les secteurs public et privé aussitôt que les gouvernements se seront mis d'accord sur les plans et les projets à mettre en oeuvre, de façon à permettre au secteur privé d'en assurer la conception, le financement et la concrétisation. Cela aura comme effet de faire «démarrer en trombe» la remise en état de l'environnement et de contribuer au relèvement économique, avec l'apport d'emplois à long et à court termes pour le secteur riverain et pour toute la région.

Les gouvernements doivent se réunir rapidement, se mettre d'accord sur les plans, les projets et les priorités, consolider leurs budgets d'investissement et réunir leurs ressources. Ils doivent ensuite créer des conditions propices permettant au secteur privé de participer spontanément avec ses ressources aux investissements et à la création d'emplois.

Pour retirer le maximum d'avantages de la stratégie proposée, il faudra s'entendre sur un processus intergouvernemental inclure des ententes e partenariat pour t être un ou plusieurs nent pour appuyer les vées.

de coordination, devant i appropriées en matière d le secteur riverain, et peu «véhicules» de développe initiatives publiques et pri

Doivent contribuer au processus de coordination et à la créati on de partenariats : les gouvernements locaux régionaux, provinciaux et fédéral, selon les b besoins, ainsi que les organismes compétents spéciaux, le secteur privé concerné et les grou pes communautaires. Tout instrument de dévelo ppement doit fonctionner en se tenant à une certaine distance des gouvernements et ado ter comme mandat une approche axée sur le marché.

ÉPILOGUE

Il est difficile de trouver une autre période dans notre histoire où la portée des changements est aussi grande et où la possibilité d'intervenir efficacement est aussi exceptionnelle.

En proposant son point de vue sur les endroits situés le long du secteur riverain de la biorégion du Grand Toronto et en recommandant des mesures spéciales pour les remettre en état, la Commission est évidemment guidée par les principes et les valeurs de la démarche axée sur l'écosystème.

Elles sont fondées sur certains principes qui ne doivent pas être perdus de vue; ainsi, les caractéristiques hydrologiques, topographiques et climatiques déterminent les conditions de base pour l'habitation de l'homme, qui, si elles sont respectées, donnent à notre environnement une apparence et un caractère uniques. Il ne faut pas non plus perdre de vue que la nature existe dans les villes, qu'il existe encore des lieux sauvages et des systèmes naturels — rivières, ruisseaux, vallées, collines, rives et terrains libres — qui, une fois remis en état et entretenus, pourront régénérer la vie.

Nous devons tirer parti de la nouvelle façon de concevoir les choses que l'on observe dans nos banlieues; de simples enclaves résidentielles au départ, dépendant généralement du noyau urbain pour les emplois, les banlieues ont fait de la navette quotidienne un mode de vie. Mais, avec le temps, de nombreuses banlieues se sont imposées comme centres de plus en plus importants pour les possibilités d'emploi ainsi que pour la diversification sociale et les perspectives culturelles. Aujourd'hui, la nouvelle démarche vise une plus grande intégration de l'utilisation des terres, de l'habitation, des économies d'énergie et du transport public, et une plus forte demande de tous ces éléments. Cette remise en état des banlieues, que l'on observe dans le monde entier, pourrait les propulser au rôle qu'elles ont toujours promis de jouer : offrir le meilleur de deux mondes : la ville et la campagne!

Nous devons nous rappeler qu'il faut conserver nos sites; des sites naturels issus de processus écologiques et répondant à nos besoins d'équilibre environnemental; aussi bien les sites ruraux où nous récoltons les produits pour nous nourrir nous et les générations futures que les sites urbains qui nous rappellent notre patrimoine culturel et un mode de vie enrichissant.

Nous sommes responsables des conséquences de nos actes — aussi bien vis-à-vis de nous-mêmes, que des autres personnes, des autres générations et des autres espèces. Arriver, consommer, jeter, puis aller ailleurs et recommencer, cette façon de faire n'est plus acceptable. Nous pensons, avec l'architecte torontois Jeffery Sinson, que «notre histoire est enchâssée dans chaque chose que nous bâtissons», que revaloriser ce qui a été nous permettra d'être plus prudent lorsque nous planifions ce qui sera notre avenir.

> *Nous sommes responsables des conséquences de nos actes — aussi bien vis-à-vis de nous-mêmes que des autres personnes, des autres générations et des autres espèces.*

Lorsque nous supposons que «progrès» signifie dégradation de notre patrimoine naturel et culturel, qu'il est préférable de «recommencer à zéro», nous courons toujours le risque d'effacer nos mémoires collectives. Ainsi, nous ramenons souvent notre histoire à une généalogie personnelle et visitons des lieux en Europe, en Asie et en Afrique pour retrouver un certain passé — dont il reste si peu dans notre expérience locale. De plus, lorsque souffle le vent du changement, nous ne sommes pas assez enracinés pour savoir ce qui est important pour nous ou pour la perception que nous avons de nous-mêmes, et comment défendre ce nouvel ordre des choses. Résultat : les endroits où nous vivons ressemblent de plus en plus à tous les autres endroits modernes du monde occidental et les gens — même ceux qui ont vécu au même endroit pendant toute leur vie — finissent par s'en détacher de plus en plus.

Il nous faut comprendre le cheminement évolutif; la cité ultime parfaite n'existe pas, car, inévitablement, nos changements seront modifiés par ceux qui viendront après nous. Nous devons comprendre que le changement arrive comme un bienfait s'il s'effectue dans un contexte global de continuité.

Nous devons comprendre et apprécier notre patrimoine naturel et humain — procéder à un inventaire détaillé de ce que nous possédons, réutiliser et recycler tout ce que nous pouvons, cultiver ce dont nous avons besoin et tisser le nouveau dans l'ancien.

La route que nous avons prise n'est pas viable. Notre économie et notre environnement sont tous deux soumis à de fortes contraintes; nous sacrifions le futur pour masquer la réalité du présent. La Commission est d'avis que, si la remise en état se fait de façon efficace et imaginative, elle contribuera non seulement à la rationalisation de nos ressources pour le relèvement économique, mais nous donnera également des lieux dont les caractéristiques uniques seront rehaussées plutôt que banalisées, et où «développement» et «conservation» deviendront des idées soeurs qui nous réunissent.

Finalement, dans le présent rapport, nous avons essayé de nous inspirer de l'esprit olympien qui imprègne la grande oeuvre de Lewis Mumford, *The Culture of Cities*.

> Les villes sont le produit du temps. Elles sont les moules dans lesquels se figent la vie des hommes, donnant une forme durable, grâce aux arts, à des événements qui autrement auraient disparu avec les vivants et qui n'auraient laissé aucun moyen de renouveau ou de participation plus large derrière eux. Dans la ville, le temps devient visible : Les bâtiments, les monuments et les voies publiques, plus explicites qu'un écrit, plus exposés au regard inquisiteur d'une grande population que les pièces façonnées éparpillées dans la campagne, laissent une empreinte dans l'esprit, même de l'ignorant ou de l'indifférent. Grâce à la préservation matérielle, le temps est un défi pour le temps, le temps se bat contre le temps; les habitudes et les valeurs se perpétuent au delà du groupe de vivants, marquant différemment selon chaque époque le caractère des générations.
>
> La ville est un fait de la nature. Mais, elle est également une oeuvre artistique humaine, et renferme dans son cadre communautaire beaucoup de formes d'art plus simples et plus personnelles. L'esprit prend forme dans la ville, et à son tour la ville forme l'esprit. L'espace, tout comme le temps, est réorganisé de façon artistique dans les villes; par ses lignes et ses silhouettes, ses plans horizontaux et ses pics verticaux, l'absence ou la présence de sites naturels, la ville reflète les caractéristiques d'une culture ou d'une époque dans les traits fondamentaux de son existence. Le dôme et la flèche, l'avenue largement ouverte et la cour fermée, racontent l'histoire, pas simplement de différentes adaptations physiques, mais essentiellement de différentes conceptions de la destinée de l'homme. La ville est à la fois une utilité publique ou un mode de vie collective, et un symbole de ces fins et unanimités collectives, qui sont engendrées par des circonstances favorables. Avec le langage, la ville est la plus grande oeuvre d'art de l'homme.

Annexe 1 :
Décrets

C.P. 1988-589

CANADA

CONSEIL PRIVÉ

Copie certifiée conforme au procès-verbal d'une réunion du Comité du Conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général le 30 mars 1988

VU QUE la possibilité historique d'aménager un secteur riverain unique de classe internationale à Toronto;

VU QUE le défi ne peut manifestement pas être relevé sans une collaboration accrue des divers paliers de gouvernements, des commissions, des organismes spéciaux et du secteur privé;

VU QUE le Comité intergouvernemental du secteur riverain a relevé un certain nombre de questions urgentes à étudier et à régler;

ET VU QUE le gouvernement du Canada détient certaines attributions en matière de compétences et de biens immobiliers dans ce secteur;

À ces causes, le Comité du Conseil privé, sur avis conforme du Premier ministre, recommande que l'honorable David Crombie soit autorisé à exercer les fonctions de commissaire à compter du 1er juin 1988 et que soit émise, à compter de cette date et en vertu de la Partie I de la Loi sur les enquêtes, une commission revêtue du grand sceau du Canada portant nomination de l'honorable David Crombie à titre de commissaire chargé de faire enquête, de formuler des recommandations au sujet de l'avenir du secteur riverain de Toronto, d'amener les autorités en cause à souscrire auxdites recommandations afin que, dans l'intérêt public, les terres et les compétences fédérales favorisent l'aspect physique, écologique, législatif et administratif de l'utilisation, de la fréquentation et de l'aménagement du secteur riverain de Toronto et des terres avoisinantes, et, plus particulièrement, d'examiner

a) le rôle et le mandat de la Commission du havre de Toronto;

b) l'avenir de l'aéroport de l'île de Toronto et des services de transport connexes;

c) les questions relatives à la protection et au rétablissement du milieu naturel, dans la mesure où elles relèvent de la compétence fédérale;

.../2

d) les questions relatives à la gestion efficace des terres fédérales situées dans le secteur riverain de Toronto; et

e) l'utilisation possible des compétences, des installations et des terres fédérales pour favoriser des projets d'envergure tels que les Jeux olympiques et l'Exposition universelle; et,

le Comité recommande également que le commissaire:

a) reçoive pour instructions de chercher à consulter toutes les parties intéressées, surtout le gouvernement de la province d'Ontario et l'administration de la ville et de la banlieue de Toronto;

b) soit autorisé à adopter les méthodes et les procédures qu'il considère les plus indiquées à l'égard de la conduite de l'enquête au moment qu'il jugera opportun;

c) reçoive, dans la conduite de l'enquête, l'aide nécessaire de la part des fonctionnaires et employés des divers ministères ou organismes du gouvernement du Canada;

d) soit autorisé à siéger aux endroits et aux moments qui peuvent s'imposer et à louer des bureaux et des installations dont peut avoir besoin son personnel, conformément aux politiques du Conseil du Trésor, tant à Ottawa qu'à Toronto;

e) soit autorisé à recourir, lorsqu'il le jugera nécessaire ou souhaitable, aux services de personnel et de conseillers techniques, y compris un avocat, dont les taux de rémunération et de remboursement devront être approuvés par le Conseil du Trésor;

f) soit autorisé à recourir, comme le prévoit l'article 11 de la Loi sur les enquêtes, aux services d'experts et d'autres personnes dont les taux de rémunération et de remboursement devront être approuvés par le Conseil du Trésor;

.../3

g) soit autorisé à publier des études spéciales aux moments qu'il jugera convenir et à présenter au gouverneur en conseil les rapports provisoires que ce dernier peut exiger;

h) reçoive pour instructions de présenter au gouverneur en conseil, dans un délai raisonnable sans toutefois dépasser le 1er juin 1991, son rapport dans les deux langues officielles; et

i) reçoive pour instructions de remettre les dossiers et documents de l'enquête au greffier du Conseil privé le plus tôt possible après la fin de l'enquête.

CERTIFIED TO BE A TRUE COPY - COPIE CERTIFIÉE CONFORME

CLERK OF THE PRIVY COUNCIL - LE GREFFIER DU CONSEIL PRIVÉ

Ontario

Décret 2465/89

(Traduction)

Sur la recommandation du soussigné, le Lieutenant-gouverneur, de l'avis et du consentement du Conseil exécutif, décrète ce qui suit:

ATTENDU

Que la province d'Ontario reconnaît l'importance du Rapport provisoire et des recommandations de la Commission royale fédérale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto, présidée par l'honorable David Crombie;

Que, afin de rouvrir le secteur riverain au public en général, le Commissaire a recommandé qu'il y ait une gestion et une coopération intergouvernementales, que le mandat de la Toronto Harbour Commissionners soit repensé et que les terrains de la Toronto Harbour Commissionners et les terrains provinciaux situés dans la partie centrale du secteur riverain soient "mis en commun" afin qu'on puisse mener à bonne fin une évaluation environnementale globale permettant de déterminer l'aménagement convenant le mieux à ces terrains;

Que dans son Rapport intérimaire, la Commission reconnaît l'importance environnementale du secteur riverain et sa dépendance écologique des régions traversées par des cours d'eau qui se jettent dans le lac Ontario;

Que dans son Rapport intérimaire, la Commission reconnaît aussi les importantes pressions socio-économiques qui déterminent le développement du secteur riverain et l'importance de planifier et de développer le secteur riverain en pensant à la qualité de vie et au bien-être des zones non riveraines;

Que la province d'Ontario reconnaît avoir un intérêt dans plusieurs aspects primordiaux de la prochaine étape (la deuxième étape) de la réalisation du mandat de la Commission, notamment faire en sorte qu'il soit dûment tenu compte de l'environnement naturel dans tous les projets de développement du secteur riverain, que tous ces projets fassent une large place aux espaces verts et permettent au public d'avoir continuellement accès au secteur riverain et qu'on trouve de bonnes solutions aux problèmes de transport et de qualité de vie posés par la nécessité d'assurer le développement socio-économique durable de la région économique qui connaît la croissance la plus rapide au pays;

Que la province possède dans le secteur d'importantes superficies de terrain indispensables au développement futur du secteur riverain;

Que la province d'Ontario souhaite collaborer avec le gouvernement fédéral à la deuxième étape des travaux de la Commission royale afin de permettre la réalisation des objectifs énoncés dans le Rapport provisoire de la Commission, d'éviter toute confusion quant à la conviction de la province d'Ontario qu'il est nécessaire de coordonner et de planifier soigneusement le développement du secteur riverain et d'éviter aussi une inutile répétition d'audiences publiques;

Que la province estime opportun de faire effectuer, en vertu de la Loi sur les enquêtes publiques, Lois refondues de l'Ontario, 1980, c. 411, une enquête sur les sujets ci-dessous concernant le secteur riverain de Toronto, sujets qui sont ici déclarés être d'intérêt public;

Et que ladite enquête n'est régie par aucune loi particulière,

Conformément à la Loi sur les enquêtes publiques, l'honorable David Crombie est nommé, par commission, commissaire pour :

1. faire enquête et recommander des mesures pour ouvrir et protéger l'accès continu du public à la partie de rivage qui va de la limite est de la région de Durham à la limite ouest de la région de Halton;

2. faire enquête et établir une évaluation environnementale des terrains de la Toronto Harbour Commissionners et des terrains provinciaux adjacents qu'il a été recommandé, dans le Rapport provisoire, de mettre en commun;

3. faire enquête et formuler des recommandations sur tout ce qui touche à la gestion et au développement des terrains mis en commun et d'autres terrains riverains visés, et notamment sur :

   a) la répartition appropriée des terrains riverains entre divers usages, à savoir l'habitation, les espaces verts, les utilisations industrielles et commerciales;

b) l'intégration du réseau de transport desservant le secteur riverain au réseau régional;

c) l'aménagement résidentiel et les installations communautaires du secteur riverain;

d) les perspectives d'emploi et de travail dans le secteur riverain;

4. faire enquête et recommander, touchant le secteur riverain, des initiatives propres à conserver et à améliorer la qualité de l'environnement et la qualité de vie des résidents de la région métropolitaine entre la limite est de la région de Durham et la limite ouest de la région de Halton;

5. faire enquête et recommander des formules de financement et autres mécanismes pour relier et intégrer le secteur riverain aux lignes de partage des eaux en amont des lieux ci-haut mentionnés.

Le Commissaire doit avoir terminé son enquête et son évaluation, formulé ses recommandations et remis son rapport d'ici le 1er juin 1991.

Tous les ministères et organismes de l'État doivent prêter au Commissaire toute l'assistance possible de façon qu'il puisse mener à bien son mandat et le Commissaire est habilité à engager les avocats, experts, conseillers techniques, enquêteurs et autre personnel qu'il jugera bon, aux taux de rémunération et de remboursement des frais approuvés par le Conseil de gestion du gouvernement.

Original signé par:

Recommandation _____ Accord _____

Ministre des Affaires municipales

Président

Approuvé et décrété le 12 octobre 1989
Date

_____
Lieutenant-gouverneur

C.P. 1991-479

CANADA

CONSEIL PRIVE

Copie certifiée conforme au procès-verbal d'une réunion du Comité du Conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général le 14 mars 1991

VU QUE la Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto a reçu instruction de présenter au gouverneur en conseil, au plus tard le 1er juin 1991, un rapport où elle exposera ses constatations, suggestions et recommandations;

ET VU QUE la Commission ne sera pas en mesure de présenter son rapport le ou avant le 1er juin 1991,

À CES CAUSES, sur avis conforme du Premier ministre et en vertu de la Partie I de la Loi sur les enquêtes, le Comité du Conseil privé recommande qu'une Commission soit émise modifiant la Commission émise en vertu du décret C.P. 1988-589 du 30 mars 1988 en abrogeant le paragraphe suivant :

"E. NOUS DEMANDONS à Notre commissaire de présenter au Gouverneur en conseil, dans un délai raisonnable sans toutefois dépasser le 1er juin 1991, son rapport dans les deux langues officielles;"

lequel est remplacé par ce qui suit :

"ET NOUS DEMANDONS à Notre commissaire de présenter au Gouverneur en conseil, dans un délai raisonnable sans toutefois dépasser le 30 décembre 1991, son rapport dans les deux langues officielles;"

CERTIFIED TO BE A TRUE COPY - COPIE CERTIFIEE CONFORME

CLERK OF THE PRIVY COUNCIL - LE GREFFIER DU CONSEIL PRIVE

Ontario

Décret
Order in Council

(Traduction)

Sur la recommandation du soussigné, le Lieutenant-gouverneur, sur l'avis et avec le consentement du Conseil des ministres, décrète ce qui suit :

On the recommendation of the undersigned, the Lieutenant Governor, by and with the advice and concurrence of the Executive Council, orders that:

ATTENDU QUE l'honorable David Crombie a été nommé commissaire en vertu de la *Loi sur les enquêtes publiques* par le décret 2465/89;

ET ATTENDU QUE selon le décret, le commissaire doit achever son enquête ainsi que son évaluation et présenter des recommandations et son rapport d'ici le 1er juin 1991;

ET ATTENDU QU'il est jugé nécessaire et dans l'intérêt public de prolonger le mandat du commissaire;

PAR CONSÉQUENT, le commissaire, l'honorable David Crombie, doit achever son enquête ainsi que son évaluation et présenter des recommandations et son rapport d'ici le 31 décembre 1991. Les directives contenues dans le décret 2465/89 continuent à tous autres égards.

Recommandé par _____
Ministre de l'Environnement

Avec le consentement de _____
Président

Approuvé et le 20 mars 1991
Date

_____
Lieutenant-gouverneur

O.C./Décret 536/91

ANNEXE 2 : BIBLIOGRAPHIE ANNOTÉE

PUBLICATIONS DE LA COMMISSION ROYALE

Outre ce rapport final, la Commission a publié 15 principaux rapports d'étude, deux rapports provisoires, 11 documents de travail et 12 rapports techniques. En général, chacun résumait les plans et les initiatives en cours dans un domaine thématique donné; signalait les questions qui exigent l'attention de tous les paliers de gouvernement si l'on veut que le secteur riverain réalise son potentiel maximum; et mettait en lumière les nouvelles possibilités dont il serait possible de tirer profit à condition d'assurer une meilleure coordination dans les travaux de tous les gouvernements et des autorités publiques.

La Commission royale a également publié 13 numéros du *Bulletin* du Centre canadien de documentation sur le secteur riverain (ISSN 0840-9846) afin de mieux sensibiliser le public aux questions et aux orientations des politiques.

RAPPORTS D'ÉTUDE

1. *Environnement et santé : questions liées au secteur riverain de Toronto.* 1989. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. Groupe de travail sur l'environnement et la santé. ISBN 0-662-16937-9. MAS — N° de catalogue Z1-1988/1-41-1F.

   Examine l'ensemble des politiques existantes en matière d'environnement et d'hygiène publique qui touchent au secteur riverain de Toronto, et propose des améliorations. Axé sur six aspects qui illustrent une bonne partie des problèmes d'environnement et d'hygiène publique que pose l'écosystème du secteur riverain : la qualité de l'eau, le remblayage, la préservation du patrimoine, les zones naturelles et la faune, la participation du public et la juridiction. Les thèmes qui reviennent tout au long du rapport comportent le principe du développement durable, l'objectif de l'élimination quasi totale des substances toxiques et la démarche basée sur l'écosystème. Bibliographie.

2. *Logement et voisinages : un secteur riverain habitable.* 1989. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. Groupe de travail sur le logement et les voisinages. ISBN 0-662-16936-0. MAS — N° de cat. Z1-1988/1-41-2F.

   Porte sur le logement et les voisinages situés dans le secteur riverain de la communauté urbaine de Toronto, ou à proximité de celui-ci : il est possible de protéger le milieu et de mettre en valeur les voisinages des résidents actuels et, en même temps, de doubler la population de ce secteur en assurant la croissance raisonnable des collectivités actuelles et l'aménagement judicieux de nouveaux voisinages. Cerne les principaux buts en matière de politique et formule des recommandations sur les moyens d'atteindre ces buts en termes de logement abordable, d'aménagement et d'urbanisme de coordination et de responsabilité gouvernementales. L'Annexe donne un profil statistique (jusqu'en 1988) de la communauté urbaine de Toronto, des trois municipalités riveraines et de la partie riveraine de chacune de celles-ci. (Ces statistiques sont mises à jour dans le document de travail de la Commission royale, *Greater Toronto Region and Waterfront : Community Overview*).

3. *Accès et déplacements.* 1989. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. Groupe de travail sur l'accès et les déplacements. ISBN 0-662-16937-9. MAS — N° de catalogue Z1-1988/1-41-3F.

Propose un réseau de divers modes de transport vers le secteur riverain et le long de ce secteur, en portant une attention particulière à l'interdépendance et la complémentarité de ces divers modes. Cette infrastructure comporte des terminaux où plusieurs modes de transport se rejoignent et où s'offrent des perspectives de développement et diverses possibilités d'accès au lac. Examine plusieurs types de réseaux : sentiers et promenades, pistes cyclables, terrains de stationnement, tramways et autobus, réseau ferroviaire GO de même que des routes panoramiques sur le bord de l'eau, le prolongement des rues dans l'Axe nord-sud, un accès visuel, des embarcations de plaisance et des bateaux de croisière. Les cartes représentent l'infrastructure actuelle du réseau de transports; le cadre proposé pour ce réseau; les questions locales dans le secteur riverain de la communauté urbaine de Toronto et les enjeux locaux dans la partie centrale de ce secteur. Bibliographie.

4. *Parcs, distractions et aménagements publics.* 1989. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. Groupe de travail sur les parcs, les distractions et les aménagements publics. ISBN 0-662-16936-0. MAS — N° de catalogue Z1-1988/1-41-4F.

Examine les questions liées aux espaces libres et aux installations récréatives le long du secteur riverain de Toronto. Dresse un inventaire des installations récréatives existantes dans le secteur riverain de Toronto, suivi d'un examen des politiques, des plans et des projets en cours ou à l'étude par divers organismes publics, par des promoteurs privés et autres parties intéressées. Cerne de nouvelles façons de rendre le secteur riverain plus attrayant en soulignant les objectifs de politique générale et les stratégies de mise en oeuvre. Des annexes utiles portent sur le «cadre institutionnel», les mandats, les pouvoirs et les démarches des principaux intervenants dans le secteur riverain, à tous les paliers de gouvernement. Liste bibliographique.

5. *Emploi, perspectives et croissance économique.* 1989. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. Groupe de travail sur les emplois, les perspectives et la croissance économique. ISBN 0-662-16930-0. MAS — N° de catalogue Z1-1988/1-41-5F.

Recommande de donner au secteur riverain un rôle dynamique, examine les plans établis pour les 12 zones géographiques du secteur riverain et cerne les principales questions et possibilités de réaménagement liées à ces plans. Propose des initiatives administratives qui pourraient servir à encourager les industries à demeurer dans le secteur riverain ou à venir s'y installer. Bibliographie.

6. *Continuité et changement : les enjeux pour le secteur riverain et les Commissaires du havre de Toronto.* 1989. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. Comité d'orientation chargé du dossier des Commissaires du havre de Toronto. ISBN 0-662-16966-2. MAS — N° de catalogue Z1-1988/1-41-6F.

Attire l'attention sur les questions liées au port et au secteur riverain de Toronto, fait l'historique de chaque question et en présente les incidences futures afin d'exposer la situation générale pour le port et pour le secteur riverain de Toronto dans son ensemble. Certaines questions relatives au secteur riverain examinées dans ce rapport ne relèvent pas exclusivement de la compétence de la Toronto Harbour Commissionners (THC), mais étant donné leur importance pour la communauté dans son ensemble, elles peuvent avoir des incidences sur ce qu'on attend de la THC. Porte sur les questions telles que l'accès, l'environnement et la santé, le port, la propriété, l'utilisation des terrains et la responsabilité.

7. *L'avenir du Toronto Island Airport : les enjeux.* 1989. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN-0-662-17067-9. MAS — N° de catalogue Z1-1988/1-41-7F.

Traite des questions liées à l'aéroport, aux services de transport connexes, à la nécessité d'élaborer des options stratégiques qui répondent aux besoins des compagnies d'aviation, des voyageurs et aux intérêts généraux de tous les usagers du secteur riverain de Toronto. Décrit les origines et l'historique de l'aéroport, examine les commentaires de plus de 50 intervenants lors des audiences tenues par la Commission et consacrées

à l'aéroport et propose un certain nombre de démarches de la prise de décisions touchant l'avenir de l'aéroport. Bibliographie.

8. *Stratégie de verdissement du secteur riverain de l'agglomération de Toronto : contexte et enjeux.* 1990. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN 0-662-96264-8. MAS - N° de catalogue Z1-1988/1-41-8F.

Complète la publication de la Commission royale # 4, *Parcs, distractions et aménagements publics*; résume les informations relatives aux utilisations et aux valeurs actuelles sur les plans écologique, récréatif et public le long du secteur riverain et de ses vallées fluviales; aux réalisations des organismes publics dans le maintien ou la création d'espaces libres et d'installations récréatives le long du secteur riverain. Définit les interruptions et les obstacles d'un réseau interdépendant d'espaces libres du secteur riverain et de terrains des vallées et examine les enjeux et les possibilités qui devraient être abordés dans le cadre d'une Stratégie de verdissement ainsi que les mesures requises pour la mise en oeuvre d'une telle stratégie. Trois annexes : Sommaire des politiques relatives au secteur riverain des municipalités régionales et locales; planification régionale et municipale — documents et études connexes; problèmes et possibilités spécifiques des municipalités du secteur riverain. Bibliographie.

9. *Le transport riverain dans le contexte du transport régional : contexte et enjeux.* 1990. — Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN 0-662-926232-X. MAS — N° de catalogue Z-1-1988/1-52-2F.

Ce document décrit les besoins de transport ainsi que les moyens et les services existants et possibles, d'abord dans le Grand Toronto, puis dans son secteur riverain. Présente des exemples d'interactions entre l'infrastructure de transport et l'utilisation des terrains. Le dernier chapitre pose des interrogations pouvant servir de critères dans l'élaboration et l'évaluation d'autres concepts de transport pour le secteur riverain. Des cartes représentent l'infrastructure existante du réseau de transport et le concept de transport du Corridor Lake Shore.

10. *Un milieu en transition : East Bayfront et le secteur industriel portuaire.* 1990. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN 0-662-96265-5. N° de catalogue MAS — Z1-1988/1-52-3F.

À l'aide d'une démarche écosystémique, la première étape de l'examen environnemental vise à comprendre les liens et les interactions entre les milieux terrestre, aquatique et atmosphérique de l'environnement les activités humaines dans le secteur East Bayfront et le secteur industriel portuaire. Les informations existantes sur les conditions environnementales des secteurs d'étude sont examinées, les lacunes dans nos connaissances en la matière sont précisées et un certain nombre d'options sont proposées pour des travaux de recherche qui seront menés au cours de la deuxième étape. Publication accompagnée de rapports techniques de la première étape : *L'environnement atmosphérique, Le patrimoine construit, Le patrimoine naturel, les sols et la nappe phréatique, L'environnement aquatique.*

11. *Voies multiples : Vers une démarche axée sur l'écosystème : Rapport sur les étapes I et II d'un examen environnemental de l'industrie à East Bayfront et dans le secteur portuaire industriel de Toronto.* 1991. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN 0-662-18577-3. MAS — N° de cat. Z1-1988/1-41-11F.

L'étape II de l'examen débouche sur une meilleure compréhension des conditions environnementales de la zone industrielle East Bayfront/secteur portuaire industriel. Décrit les structures physiques de l'écosystème de la région à l'étude, y compris son évolution historique. Examine le mode de fonctionnement de l'écosystème et établit une évaluation préliminaire de son état de santé. Analyse la démarche écosystémique, la notion d'intégrité de l'écosystème et les manières dont les décisions sont prises au sujet des écosystèmes, notamment les questions de gérance et de responsabilité. Propose 29 recommandations pour l'amélioration de l'intégrité de l'écosystème dans la région East Bayfront/secteur portuaire industriel. Comprend des cartes et une bibliographie. Publication accompagnée des rapports techniques de la deuxième étape : *L'environnement atmosphérique, le patrimoine construit de East Bayfront; la santé de l'écosystème : Une perspective biophysique, les matières dangereuses, le patrimoine naturel; les sols et la nappe phréatique, l'eau et les sédiments.*

12. *La planification pour la durabilité : l'incorporation de la protection environnementale à la planification de l'utilisation des terres.* Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN 0-662-18929-9. MAS — Nº de cat. Z1-1988/1-41-12F.

Examine les moyens visant à mieux intégrer la dimension environnementale dans la planification de l'utilisation des terres afin de promouvoir un écodéveloppement qui réponde aux besoins de la région au cours de la prochaine décennie. Analyse les divers problèmes rencontrés dans la planification existante de l'utilisation des terres de l'Ontario et dans le processus de l'évaluation environnementale et définit les besoins de réforme. Propose des réformes susceptibles d'améliorer immédiatement le système et prévoit un mécanisme d'enquête publique pour l'examen de problèmes et la consultation avant de pouvoir soumettre toute recommandation au gouvernement sur la nécessité et les modalités d'élaboration d'un système entièrement intégré. Annexes, entre autres, «Vers une démarche écosystémique pour la planification de l'utilisation des terres» qui propose une méthode de planification de la croissance et du développement.

13. *Régénération du littoral de la biorégion du Grand Toronto.* 1991. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN 0-662-18981-7. MAS — Nº de cat. Z1-1988/1-41-13E.

Examine les politiques, les pratiques, la technologie et les méthodes applicables à la remise en état des secteurs du littoral. Traite du souhait de la population concernant les avantages découlant de l'aménagement du littoral parallèlement à son souhait d'éviter les conséquences fâcheuses des projets antérieurs. Considère que la seule voie pour corriger la situation est une démarche planifiée et coordonnée, fondée sur la conviction que la régénération rapportera beaucoup plus qu'elle n'exige. Recommande que les deux principaux paliers de gouvernement assurent la direction en matière d'élaboration et de mise en oeuvre et que la participation du public soit prévue afin de lui faire comprendre et accepter la situation et obtenir son appui quant aux buts, aux objectifs et aux contraintes du plan. Bibliographie.

14. *Plan directeur Préliminaire de Garrison Common.* 1991. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN 0-662-19121-8. MAS — Nº de cat. Z1-1988/1-41-14E. (non traduit)

Propose des recommandations novatrices pour la restauration du milieu et la relance de l'économie de Garrison Common et la mise en valeur des quartiers avoisinants. Couvre des sites tels que Fort York, Exhibition Place, Place Ontario, Coronation Park, HMCS York, l'édifice Tip Top Tailor, l'ancien entrepôt Loblaw's, les usines Massey-Ferguson et les bâtiments Molson. Vise à établir une utilisation quatre-saisons de la zone, à aménager sur le bord de l'eau des parcs riverains urbains publics de grande activité en vue de faire du secteur Common le foyer permanent d'un large éventail d'événements régionaux d'intérieur et de plein air. Annexe et bibliographie publiées séparément.

15. *Étude sur le corridor de transport du secteur riverain central de Toronto.* 1991. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN 0-662-19248-6. MAS — Nº de cat. Z1-1988/1-41-15E. (non traduit)

Expose les options de transport pour le secteur riverain central de Toronto; définit les possibilités et les concepts qui peuvent en découler sur les plans de l'environnement, de l'utilisation des terres, de l'aménagement urbain et de l'économie; détermine les ressources financières requises et les risques connexes; propose un programme visant à concrétiser ces options d'une manière rentable. Conceptualise un réseau Gardiner Expressway/Lake Shore Boulevard réaménagé et relocalisé pour renforcer les liens entre la cité et son secteur riverain central modernisé et pour améliorer la qualité de la zone en tant que lieu urbain, tout en maintenant et en mettant en valeur sa fonction essentielle de corridor de transport. Cartes.

Rapport provisoire, août 1989. Commission Royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN 0-662-95619-2. MAS — Nº de cat. Z1-1988-1F.

Le premier rapport provisoire de la Commission royale examine l'avenir du Toronto Island Airport; le rôle, le mandat et les plans d'aménagement de la Harbourfront Corporation; le rôle et le mandat de l'organisme The Toronto Harbour Commissioners ainsi que divers enjeux en matière d'environnement et de santé. Les conclusions sont fondées sur des travaux de recherche

et des audiences publiques auxquelles plus de 300 groupes et particuliers ont présenté des propositions. Les recommandations émanant des diverses autorités veillent à ce que l'intérêt du public figure parmi les considérations qui déterminent le futur aménagement du secteur riverain. Bibliographie. Un document de travail, publié séparément, s'intitule : *Index du premier rapport provisoire de la Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto, août 1989.*

Un point tournant : Rapport intérimaire, août 1990. 1990. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN 0-662-96251-4. MAS — N° de cat. Z1-1988/1-62-1990F.

Un point tournant, le deuxième rapport provisoire de la Commission royale, prévoit une démarche écosystémique pour la planification du secteur riverain et de la biorégion du Grand Toronto; énonce cinq principes directeurs et soumet 80 recommandations à divers paliers de gouvernement. Les trois principales sections ont pour objet respectif d'expliquer la démarche écosystémique et d'analyser l'état de santé de la biorégion du Grand Toronto; de proposer les principes qui devraient orienter les politiques et la planification; de traiter les questions en jeu dans l'ensemble du secteur et dans chaque région. Considère que le secteur riverain devrait être propre, vert, utilisable, diversifié, ouvert, accessible, continu, abordable et attrayant. Index et références bibliographiques.

DOCUMENTS DE TRAVAIL

Les documents de travail offrent une tribune publique où sont traitées diverses questions concernant le secteur riverain et justifiant des travaux de recherche et d'analyse.

1. Merrens, H.R. 1989. *Bibliographie sélective sur le port et le secteur riverain de Toronto.* Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN 0-662-95915-9. MAS — N° de cat. Z1-1988/1-42-1F.

   Liste sélective de divers documents sur le port et le secteur riverain de Toronto, préparés ces dernières années par différentes personnes, notamment des chercheurs, des journalistes, des architectes, des urbanistes, des ingénieurs et autres spécialistes. Entrées bibliographiques.

2. Clark, N.J. 1990. *Index du premier rapport provisoire de la Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto*, août, 1989. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN 0-662-96233-8. MAS — N° de cat. Z1-1988/1-42-2F.

   Les 600 rubriques comprennent des noms de personnes, des organismes gouvernementaux, des sociétés, des lieux géographiques et des termes utilisés dans les domaines d'étude.

3. Munson, W. 1990. *La contamination du sol et le réaménagement du port de Toronto.* Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN 0-662-96263-X MAS — N° de cat. Z1-1988/1-42-3F.

   Attire l'attention sur la contamination du sol léguée par le passé industriel de Toronto. Les décisions en matière de planification du réaménagement du secteur portuaire industriel devront tenir compte des coûts comparatifs de nettoyage pour les diverses options possibles. Les thèmes portent sur la contamination du sol, la qualité des matériaux de remblai, les coûts de nettoyage, les plans de réaménagement portuaire, le débat sur l'aménagement et les évaluations de l'environnement.

4. Lemon, J. 1990. *Le Plan du Port de Toronto de 1912 : buts industriels et réalités économiques.* Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN 0-662-96262-1. MAS — N° de cat. Z1-1988/1-42-4F.

   Détermine pourquoi la Toronto Harbour Commissioners (THC) a choisi de mettre le secteur de la fabrication au centre du plan de 1912 du secteur portuaire industriel et, notamment, quel genre d'entreprises à forte valeur ajoutée elle entendait attirer. Explique pourquoi cette zone devint au contraire le lieu de concentration de l'entreposage et de la transformation.

5. Greenberg, K. et G. Sicheri. 1990. *Le déplacement du littoral de Toronto.* Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN 0-662-96697-X. MAS — N° de cat. Z1-1988/1-42-5F.

   Examine le peuplement le long du rivage du lac Ontario au cours de la première moitié du 19e siècle afin de définir la nature des premiers rapports qui se sont établis entre la ville de Toronto et son secteur riverain. Ces rapports sont comparés aux conditions qui régnaient dans la région du secteur riverain central alors que se poursuivait le processus de remblayage du lac au 20e siècle, en

vue de comprendre de quelle manière ces transformations ont modifié les rapports entre la région métropolitaine et son secteur riverain. Précise les défis à relever pour établir les liens concrets indispensables entre la ville et son secteur riverain.

6. Gertler, M.S. 1991. *Toronto : l'état de l'économie de la région.* Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN 0-662-18888-8. MAS — Nº de cat. Z1-1988/1-42-6E.

Analyse l'état de l'économie de la région de Toronto dans une perspective régionale en décrivant les modifications structurelles récentes dans l'emploi, les investissements, la production et le revenu dans toute la région au cours des 20 dernières années. Cerne les défis actuels et futurs pour la santé économique de la région et souligne la nécessité de réorienter notre conception de la croissance économique et le rôle du gouvernement dans le soutien de cette croissance.

7. Munson, W. 1991. *Le déversement de cendre de houille dans l'avant-port de Toronto.* Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN 0-662-18902-7. MAS — Nº de cat. Z1-1988/1-42-7F.

Examine la création de terrains dans l'avant-port de Toronto, en particulier grâce à l'utilisation de cendre de houille provenant de la centrale thermoélectrique R.L. Hearn. Place l'expérience de Toronto dans une plus vaste perspective de l'utilisation de déchets à l'échelle mondiale pour la création de terrains et formule des commentaires sur les répercussions environnementales éventuelles de cette pratique. Cartes et bibliographie.

8. Davies, K. 1991. *Towards Ecosystem — based Planning : A perspective on cumulative Environmental Effects.* Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN 0-662-19085-8. MAS — Nº de cat. Z1-1988/1-42-8E.

Explore les possibilités de traiter les impacts écologiques cumulatifs dans le cadre d'une planification et d'une gestion de l'environnement applicables à la biorégion du Grand Toronto. On définit ainsi des facteurs sociaux, économiques et biophysiques ainsi que leurs interactions. Énumère les personnes et les organisations spécialisées dans l'étude des impacts écologiques cumulatifs ainsi que les initiatives prises dans ce domaine. Bibliographie.

9. Klinger, X. 1991. *Le secteur riverain en hiver : son utilisation quatre-saisons dans la communauté urbaine de Toronto.* Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN 0-662-19138-2. MAS — Nº de cat. Z1-1988/1-42-9E.

Présente une stratégie visant à améliorer et à accroître l'utilisation du secteur riverain de la région métropolitaine de Toronto par le public pour son agrément. Examine les politiques, les directives et les initiatives de faible coût qui pourraient être mises en oeuvre par les municipalités locales et régionales et par les autorités de conservation afin de mettre en valeur l'accessibilité du secteur riverain, sa diversité, son interdépendance et son utilisation au cours des mois d'hiver. Bibliographie.

10. Garland, G. 1991. *Greater Toronto and Waterfront : Community Overview.* Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN 0-662-19148-X. MAS — Nº de cat. Z1-1988/1-42-10E.

Analyse les principaux enjeux sociaux et économiques dans le secteur riverain du Grand Toronto et formule des propositions de politique. Attire l'attention sur la croissance démographique, les revenus des ménages, les tendances dans le logement, l'emploi et les déplacements pour le travail selon le mode de transport. Comprend des profils statistiques des municipalités du secteur riverain. Bibliographie.

Desfor, G. 1990. *L'industrie riveraine urbaine : La planification et le développement d'une industrie verte pour le XXIe siècle : Rapport de symposium.* Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN 0-662-96231-1. MAS — Nº de cat. Z1-1988/1-52-1F.

Résume les discussions qui se sont déroulées au cours d'un symposium pour étudier de nouvelles idées en vue d'établir une industrie respectueuse de l'environnement sur les terrains portuaires de Toronto. Examine les thèmes, les tendances et les problèmes actuels concernant l'industrie dans le secteur portuaire. Précise les obstacles éventuels à l'établissement d'une industrie respectueuse de l'environnement et propose des politiques susceptibles de les surmonter et d'inciter les entreprises à venir s'installer sur les terrains portuaires. Bibliographie.

Annexe 3 : Les bassins versants

À l'Annexe III, on résume l'ensemble des informations actuellement disponibles sur les bassins versants d'une soixantaine de cours d'eau de la biorégion du Grand Toronto se déversant dans le lac Ontario. La protection de ces bassins relève de six offices de protection : ce sont, d'ouest en est, la Halton Region Conservation Authority, la Credit Valley Conservation Authority, la Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority, la Central Lake Ontario Conservation Authority, la Ganaraska Region Conservation Authority et la Lower Trent Region Conservation Authority. À l'exception du territoire de la Lower Trent Conservation Authority, dont la carte provient du ministère de l'Environnement, toutes les cartes présentées ont été fournies par les offices de protection concernés.

Pour calculer la population des bassins versants, on s'est servi des secteurs de recensement de 1986 combinés à la délimitation des bassins : on a reporté les limites des bassins sur les cartes de recensement, puis, après avoir délimité les secteurs de recensement compris dans un bassin versant donné, on a additionné les populations recensées. Lorsqu'un secteur de recensement s'étendait dans deux bassins ou plus, ou débordait les limites de la région du Grand Toronto, on a estimé la proportion du territoire de recensement comprise dans le bassin et calculé la population dans cette portion; ainsi, lorsque seulement 20 p. 100 d'un secteur était compris dans un bassin donné, on n'a compté que 20 p. 100 de la population du secteur dans la population totale du bassin.

Pour donner un bref aperçu de l'éventail d'études et de plans dont les bassins font l'objet, la Commission a demandé aux offices de protection s'ils avaient entrepris de telles démarches concernant l'érosion et les inondations, la qualité de l'eau, l'habitat ou un bassin versant en particulier dans leur territoire. Par ailleurs, durant les années 1980, la plupart des offices de protection ont élaboré un plan général pour leurs territoires respectifs.

À l'examen de la dernière colonne, intitulée «Administrations», on peut voir que la plupart des bassins versants comprennent plusieurs municipalités et que, dès lors, l'application de l'aménagement et de la gestion à l'échelle du bassin versant passe nécessairement par la coopération intermunicipale.

LES BASSINS VERSANTS
INFORMATION ACTUELLEMENT DISPONIBLE[1]

Bassin versant	Superficie (km^2)	Population[2] (1986)	Érosion/ inondations	Qualité de l'eau	Habitat[3]	Études[4]	Administrations[11]
Halton Region Conservation Authority							
Grindstone Creek	86	8 220	—	x	x	—	H(Burl); H-W(Flam)
Falcon Creek	4	6 570	—	x	x	—	H(Burl)
Indian Creek	22	23 550	—	—	x	—	H(Burl)
Hager Creek	8	3 500	x	—	x	—	H(Burl)
Rambo Creek	21	9 230	x	—	x	—	H(Burl)
Roseland Creek	9	12 730	x	—	x	—	H(Burl)
Tuck Creek	12	15 000	x	—	x	—	H(Burl)
Shoreacres/ Appleby Creeks	25	13 240	x	—	x	—	H(Burl)
Sheldon Creek	18	14 940	x	—	x	—	H(Burl,Oak)
Bronte McCraney / Fourteen Mile / Taplow Creeks	352	40 800	x	x	x	Fourteen Mile Creek et McCraney Creek Watershed Planning Study (Draft)	H(Burl, Milt, Oak); Well (Pusl)
Sixteen Mile Creek	350	65 460	—	x	x	À peine entamée	H(Milt, Oak)
Morrison/ Wedgewood Creeks	24	9 060	x	—	x	—	H(Oak)
Joshua Creek	22	5 210	—	—	x	En voie de réalisation	H(Oak)
Credit Valley Conservation Authority							
Credit River	850	355 220	x	x	x	Credit Valley Water Management Strategy	H(Milt, HH, Oak); P(Miss, Bramp, Cal); Duff (Mono); Well(Erin)
Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority							
Etobicoke Creek	212	210 200	x	x	x	—	P(Miss, Bramp); MT(Etob)
Mimico Creek	92	167 010	x	x	x	TAWMS[5]	P(Miss); MT(Etob)
New Toronto Creek[6]	14	30 030	—	—	—	x	MT(Etob)

Bassin versant	Superficie (km²)	Population[2] (1986)	Érosion/ inondations	Qualité de l'eau	Habitat[3]	Études[4]	Administrations[11]
Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority *(suite)*							
Humber River	910	520 040	x	x	x	TAWMS; ARCH[7] mesures en voie de réalisation	P(Miss, Bramp, Cal), MT(Etob, York, Tor, NY); Y(Vau, King, Aur)
Don River	363	929 400	x	x	x	TAWMS; études en voie de réalisation	MT(York, Tor, EY, NY, Scar); Y(Vau, RH, Mark)
Lake Ontario[8]	—	400 200	—	—	—	—	MT(Tor, Y, Scar); D(Ajax, Whit, Osh, New)
Highland Creek	109	332 120	x	x	x	—	MT(Scar); Y(Mark)
Rouge River	333	99 400	x	x	x	Rouge Strategy	MT(Scar); Y(RH,Aur, Mark,W-S); D(Pick)
Petticoat Creek	29	7 240	x	—	x	Master Drainage Plan	MT(Scar); Y(Mark); D(Pick)
Frenchman's Bay	22	27 950	x	x	x	Projet de financement	D(Pick)
Duffin Creek	293	28 800	x	x	x	—	D(Pick, Ajax, Ux)
Carruther's Creek	38	13 490	x	—	x	Master Drainage Plan	D(Pick, Ajax)
Central Lake Ontario Conservation Authority							
Lynde Creek	135	20 080	x	x	x	—	D(Whit)
Pringle Creek	29	7 600	x	x	x	—	D(Whit)
Corbett Creek	15	12 050	x	—	x	—	D(Whit, Osh)
Oshawa Creek	120	51 090	x	—	x	—	D(Osh)
Harmony/ Farewell/ Black Creeks	105	62 140	x	x	x	—	D(Osh, (New)
Robinson Creek	6	390	x	—	x	—	D(Osh, New)
Tooley Creek	11	780	x	—	x	—	D(New)

Bassin versant	Superficie (km²)	Population[2] (1986)	Érosion/ inondations	Qualité de l'eau	Habitat[3]	Études[4]	Administrations[11]
Central Lake Ontario Conservation Authority *(suite)*							
Darlington Creek	17	1 170	x	—	x	—	D(New)
Westside Creek	6	3 050	x	—	x	—	D(New)
Bowmanville Creek[9]	169	6 990	x	—	x	—	D(New)
Soper Creek[9]	169	8 450	x	—	x	—	D(New)
Ganaraska Region Conservation Authority							
Wilmot/Orono/ Hunter/Stalker Creeks	98	3 220	x	x	x	—	D(New)
Graham/ Mullingan/ Crooked Creeks	78	3 280	x	x	x	—	D(New); N(Hope)
nom inconnu	9	—	x	—	x	—	D(New)
Bouchette Point Creek	17	—	x	x	x	—	D(New)
Port Granby Creek	19	—	x	x	x	—	D(New)
Crysler Creek	4	—	x	—	x	—	N(Hope)
Wesleyville Creek	10	—	x	—	x	—	N(Hope)
Morish Creek	34	—	x	x	x	—	N(Hope)
nom inconnu	9	—	x	—	x	—	N(Hope)
Ganaraska River	259	3 190	x	x	x	—	D(New); N(Hope)
Gage Creek	46	—	x	x	x	—	N(Ham)
nom inconnu	3	—	x	—	x	—	N(Ham)
nom inconnu	5	—	x	—	x	—	N(Ham)
nom inconnu	—	—	—	—	x	—	N(Ham)
Cobourg Brook/ Baltimore Creek	119	—	x	x	x	—	N(Ham, Hald)
Midtown Creek	6	—	x	—	x	—	N(Ham)
Brook Creek	15	—	x	—	x	—	N(Ham)
nom inconnu	6	—	x	—	x	—	N(Ham)
nom inconnu	12	—	x	—	x	—	N(Ham, Hald)
Lower Trent Region Conservation Authority[10]							
Barnum House Creek	—	—	x	—	—	—	N(Hald)
Shelter Valley Creek	—	—	x	—	—	—	N(Hald)
Colborne/Salem/ Butler/Proctor/ Smithfield Creeks	—	—	x	—	—	—	N(Hald, Cram, Bright)
Trent River	—	—	—	—	—	—	Hast; N; Pete
nom inconnu	—	—	—	—	—	—	N(Mur)
nom inconnu	—	—	—	—	—	—	N(Mur, Bright)

NOTES

x : L'information provient de rapports et, dans certains cas, de dossiers. Elle peut être plus ou moins récente ainsi que d'une qualité et d'une abondance variables.

— : Aucune information disponible.

1. Information disponible en novembre 1991. Les renseignements concernant les bassins versants et leurs limites ont été fournis par les offices de protection concernés. Les bassins versants des cours d'eau se déversant dans le lac Ontario sont délimités sur la carte de la biorégion du Grand Toronto.
2. Les populations indiquées sont limitées au territoire des bassins versants situés dans la région du Grand Toronto.
3. Dans la colonne «Habitat» figurent notamment des renseignements sur les zones écologiquement importantes, les pêches et d'autres éléments fauniques.
4. On ne mentionne que les études portant sur un bassin versant donné, non les plans élaborés durant les années 1980 pour l'ensemble du territoire relevant de l'office.
5. TAWMS : Toronto Area Water Management Strategies.
6. Le New Toronto Creek passe dans un canal souterrain : aucune information disponible sur le bassin versant.
7. ARCH : Action to Restore a Clean Humber.
8. Le bassin versant du lac Ontario s'étend entre les bassins des rivières Humber et Don, et les bassins de la rivière Don et du ruisseau Highland.
   Aucun ruisseau ne draine actuellement ce territoire. Voir la carte des bassins versants des cours d'eau de la biorégion du Grand Toronto se déversant dans le lac Ontario présentée dans ce rapport.
9. Le bassin versant des ruisseaux Bowmanville et Soper combinés représente une superficie de 169 km^2.
10. Seuls les principaux bassins versants du territoire de la Lower Trent Region Conservation Authority sont mentionnés. La LTRCA n'a pas établi la carte des bassins versants de son territoire; les limites indiquées sur la carte de la biorégion du Grand Toronto présentée ici ont été tracées d'après les cartes que le ministère de l'Environnement a produites sur les bassins versants du sud de l'Ontario (cartes 3002-2) en 1973.
11. Administrations

H-W=Regional Municipality of Hamilton-Wentworth
Flam=Town of Flamborough
W=County of Wellington
Pusl=Township of Puslinch
Erin=Township of Erin
Duff= County of Dufferin
Mono=Township of Mono
H=Regional Municipality of Halton
Burl=City of Burlington
Milt=Town of Milton
HH=Town of Halton Hills
Oak=Townof Oakville
P=Regional Municipality of Peel
Miss=City of Mississauga
Bramp=City of Brampton
Cal=Town of Caledon
MT=Municipality of Metropolitan Toronto
Etob=City of Etobicoke
Tor=City of Toronto
York=City of York
EY=Borough of East York
NY=City of North York
Scar=City of Scarborough
Y=Regional Municipality of York
Vau=City of Vaughan
King=Township of King
RH=Town of Richmond Hill
Aur=Town of Aurora
Mark=Town of Markham
W-S=Town of Whitchurch-Stouffville
D=Regional Municipality of Durham
Pick=Town of Pickering
Ajax=Town of Ajax
Ux=Township of Uxbridge
Whit=Town of Whitby
Osh=City of Oshawa
New=Town of Newcastle
N=County of Northumberland
Hope=Township of Hope
Ham=Township of Hamilton
Cram=Township of Cramahe
Hald=Township of Haldimand
Bright=Township of Brighton
Mur=Township of Murray
Pete=County of Peterborough
Hast=County of Hastings

ANNEXE 4 : SOURCE DES ILLUSTRATIONS

INTRODUCTION

p. 3
Horizon de Toronto, vue des Îles de Toronto
Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority

p. 8
Port de plaisance Bluffer's Park, Scarborough
Dr J. D. Murray

p. 15
Watersedge Park, Mississauga
Debbie Williams, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

CHAPITRE 1

p. 20
Aucune légende
Lisa Ohata, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 22
La biorégion du Grand Toronto
Acart Graphic Services Ltd.; Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 24
Rat musqué
Gerald King

p. 27
La centrale nucléaire de Pickering
Hydro-Ontario

p. 41
Les écosystèmes
Keir Consultants Inc.; Barrett et Kidd, *Voies multiples : vers une démarche axée sur l'écosystème. Rapport sur les première et deuxième étapes d'un examen environnemental de l'industrie à East Bayfront et dans le secteur portuaire industriel de Toronto.*

p. 43
Cette ville pourrait être n'importe quelle ville de l'Amérique du Nord
Suzanne Barrett, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 44
Un lieu inoubliable, au caractère remarquable : Kensington Market
Archives de la ville de Toronto

p. 55
Cet étang aménagé pour la collecte des eaux pluviales est aussi un habitat naturel
Sarah Kalff, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 56
L'Escarpement de Niagara, près de Milton
C. Boucher

CHAPITRE 2

p. 66
Cooksville Creek, Mississauga : l'Office de protection de la nature de Credit Valley et la ville de Mississauga s'efforcent de remettre ce canal, endommagé par des pratiques d'aménagement, à son état naturel
Credit Valley Conservation Authority

p. 68
Carruther's Creek Marsh, Ajax
M.M. Dillon Ltd.

p. 69
Demandes de développement à l'étude, ville de Vaughan
Ken Lem, 18K Design Communications

p. 73
Un projet de logement présenté récemment à Oakville, envisage dans une nouvelle perspective l'aménagement des banlieues
Berridge Lewinberg Greenberg Ltd.

p. 75
Partie fragmentée de Black Creek
Sarah Kalff, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 77
Cabbagetown, Toronto : les résidents jouissent d'une heureuse juxtaposition de lieux de travail, de loisirs et de vie familiale, sans trop se déplacer
George Rust-D'Eye

p. 79
Pier 4 dans le secteur riverain de Toronto en 1947 (haut) et en 1987 (bas); les anciens bâtiments peuvent être adaptés et réutilisés
Toronto Harbour Commissioners PC1/1/12871 (1947)
Toronto Harbour Commissioners PC216 (1987)

p. 86
Les terres agricoles sont menacées par le développement futur
Suzanne Barrett, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 89
Le manque de soin à préparer les terrains endommage les sols, les cours d'eau et les habitats fauniques
Suzanne Barrett, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 92
Zone de conservation d'Albion Hills, à Oak Ridges Moraine
Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority

CHAPITRE 3

p. 98
Le bassin des Grands Lacs, secteurs préoccupants
Canada. Environnement Canada. Pêches et Océans Canada. Santé et Bien-être Canada. *Toxic Chemicals in the Great Lakes and Associated Effects: Synopsis*, Michael Lea, Aquarius Productions

p. 102
Massey Creek, Toronto
Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority

p. 103
Plage Sunnyside
Andrea Short

p. 107
Représentation simplifiée du réseau trophique des Grands Lacs
Canada. Environnement Canada. Pêches et Océans Canada. Santé et Bien-être Canada. *Toxic Chemicals in the Great Lakes and Associated Effects: Synopsis*

p. 110
Malformation du bec d'un cormoran à aigrettes
Service canadien de la faune, Environnement Canada

p. 112
Pumphouse Marsh, Oshawa : une des terres humides naturelles restantes de la biorégion du Grand Toronto
Barbara North

p. 121
L'industrie sur le secteur riverain de Mississauga
Irene Rota, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 126
La station principale d'épuration des eaux usées du Grand Toronto
Laurie Ludlow, Gore & Storrie

p. 131
Région du plan d'action correctrice de la communauté urbaine de Toronto
Metro Toronto RAP, *Strategies for Restoring our Waters*

p. 135
Vallée de la Rouge à hauteur du lac Ontario
Dr J. D. Murray

p. 137
Bassin versant de la rivière Humber
Jiin Kim, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 138
Vagues déferlantes, Newcastle
George Rust-D'Eye

CHAPITRE 4

p. 151
Les derniers pêcheurs de pierres à Port Credit
Bibliothèque de Port Credit

p. 153
Aucune légende
George Rust-D'Eye

p. 154
L'embouchure de la rivière Rouge
Lou Wise, Aerographic

p. 159
Maison avec «vue imprenable» sur les Scarborough Bluffs
Gary Boyd

p. 163
Chantier de construction au centre-ville
Pedro Ho, Lenscape Inc., courtoisie d'Ellis Don

p. 166
Marina Lakefront Promenade à Mississauga
Irene Rota, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 167
Côte nord du lac Ontario
Soo Kim, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 172
La pêche dans le brouillard à Darlington
Dr J. D. Murray

CHAPITRE 5

p. 178
Le secteur riverain d'Oakville
Beth Jefferson

p. 182
Parc provincial Forks of the Credit, près de Cataract à Caledon : partie du sentier Bruce
Charity Landon, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 184
Greenways bring people to the water's edge
Acart Graphic Services Ltd.

p. 189
Des membres des Citizens for a Lakeshore Greenway (CFLAG)
Helmut Knaup

p. 191
Couloirs de verdure et sentiers de la biorégion du Grand Toronto
Acart Graphic Services Ltd.

p. 195
Ville de Whitby : couloirs de verdure éventuels
Acart Graphic Services Ltd.; M.M. Dillon Ltd.

p. 200
Ville de Caledon : couloirs de verdure éventuels
Acart Graphic Services Ltd.

p. 205
Sentier de la vallée de la Meewasin, à Saskatoon
Chuck Flink

CHAPITRE 6

p. 211
Petite «plage de soleil» au High Park de Toronto
Xenia Klinger

p. 212
Grille brise-vent, Main Street Mall, Buffalo, New York
Architects Moriyama & Teshima, Toronto (Ontario)

p. 214
Chaises amovibles dans les jardins du Luxembourg, Paris
Xenia Klinger

p. 220
Étude de cas : améliorations proposées pour l'hivérisation du parc Humber Bay
Jiin Kim, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 221
Promeneurs à Harbourfront, Toronto, en mars
Peter Simon

REMISE EN ÉTAT D'UN BASSIN VERSANT EN MILIEU URBAIN

p. 227
L'embouchure actuelle de la rivière Don
Rollo Myers

Le marécage Ashbridge's aujourd'hui restauré
Hough Stansbury Woodland Ltd.

p. 228
Un étang à la source de la rivière Don
Hough Stansbury Woodland Ltd.

p. 229
Le Keating Channel; embouchure de la Don
Hough Stansbury Woodland Ltd.
Cartouche : Rollo Myers

p. 230
La biorégion du Grand Toronto
Ken Lem, 18K Designs; Hough Stansbury Woodland Ltd.

Le recul des glaciers du Wisconsin
Hough Stansbury Woodland Ltd.

p. 231
Le rivage du lac Iroquois
Hough Stansbury Woodland Ltd.

La vallée de la rivière Don avant l'établissement des colons européns
Hough Stansbury Woodland Ltd.

Dépôts glaciaires, glaisière de la Vallée de la Don
Hough Stansbury Woodland Ltd.; Eyles and Clark, *Last Interglacial Sediments the Don Valley Brickyard, Toronto, Canada, and Their Paleoenvironmental Significance*, Eyles and Williams, *The Sedimentary and Biological Record of the Last Interglacial/Glacial Transition at Toronto, Canada.*

p. 232
Forêt des hautes terres
Hough Stansbury Woodland Ltd.

Boisés, vallée de la Don
Hough Stansbury Woodland Ltd.

Marais longeant la rivière
Hough Stansbury Woodland Ltd.

p. 233
Elizabeth Simcoe
Mary Beacock Fryer, *Elizabeth Postuma Simcoe, 1972-1850: A Biography*

p. 234
Les premières installations dans la vallée
Hough Stansbury Woodland Ltd.

Castle Frank
Mary Beacock Fryer, *Elizabeth Postuma Simcoe, 1972-1850: A Biography*

p. 235
La partie inférieure de la rivière Don avant et après la construction du canal
Charles Edward Goad, Mapping of Victorian Toronto

Le remblayage du marécage Ashbridge's
Archives de la ville de Toronto

Premières inondations de la vallée de la rivière Don
Archives de la ville de Toronto

Les fourches de la Don aujourd'hui
Peter Gill

p. 236
L'histoire de l'aménagement du bassin versant de la Don
Hough Stansbury Woodland Ltd.

L'aménagement se poursuit à la source de la rivière
Hough Stansbury Woodland Ltd.

p. 237
Aménagement d'un terrain de golf
Hough Stansbury Woodland Ltd.

Décharge de la vallée de la Keele
Hough Stansbury Woodland Ltd.

Barrage et réservoir Ross Lord
Hough Stansbury Woodland Ltd.

Accès limité — cours inférieur de la Don
Hough Stansbury Woodland Ltd.

Autoroutes à l'embouchure de la rivière
Hough Stansbury Woodland Ltd.

p. 238
Laisser la nature se régénérer
Hough Stansbury Woodland Ltd.

p. 239
Préserver les liens historiques
Hough Stansbury Woodland Ltd.

Préserver ce qui reste des sites naturels
Hough Stansbury Woodland Ltd.

p. 239-242
Figures 10 à 17
Hough Stansbury Woodland Ltd.

p. 243
Terre agricole aux sources de la rivière
Hough Stansbury Woodland Ltd.

p. 244-249
Figures 18 à 28
Hough Stansbury Woodland Ltd.

p. 250
Prototype d'un égout de décharge des eaux pluviales
Hough Stansbury Woodland Ltd.

p. 251- 253
Figures 29- 31
Hough Stansbury Woodland Ltd.

p. 254
Photo du haut
Rollo Myers

Cours inférieur de la Don : la plaine basse de Rosedale
Hough Stansbury Woodland Ltd.

p. 255
Photo du haut
Rollo Myers

Le canal du cours inférieur de la Don
Hough Stansbury Woodland Ltd.

p. 256
Relier le bassin versant
Hough Stansbury Woodland Ltd.

p. 257
Aucune légende
Archives de la ville to Toronto

p. 258
Haut
Hough Stansbury Woodland Ltd.

Bas
Hough Stansbury Woodland Ltd.

PARTIE III : LOCALITÉS

p. 262
Toronto, vue de la ville, le soir
Dr J. D. Murray

CHAPITRE 7

p. 266
Église St. Luke, Burlington
Irene Rota, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 267
Le domaine McNichol, à l'embouchure de Shoreacres Creek, acheté par la cité de Burlington, 1990
Ville de Burlington

p. 268
Sur le secteur riverain de Burlington
Irene Rota, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p.270
Le sentier du secteur riverain, Burlington
Reid et al., The Waterfront Trail: First Steps from Concept to Reality

p. 273
Les terres riveraines Shell House; une portion du Burloak Secondary Plan
Brenda K. Axon, Halton Region Conservation Authority

CHAPITRE 8

p. 278
Le marais Rattray aujourd'hui
Irene Rota, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 280
Parc Lakeside, Mississauga
Debbie Williams, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 282
La raffinerie Petro Canada, secteur riverain de Mississauga
Debbie Williams, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 284
St. Lawrence Cement Pier dans le secteur riverain de Mississauga
Debbie Williams, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

CHAPITRE 9

p. 291
Ruisseau Etobicoke, parc Marie Curtis
Irene Rota, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 292
Tortues peintes
Gerald King

p. 295
Parcs Humber Bay ouest et est
Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority

p. 301
Plan directeur pour le secteur riverain du parc Colonel Samuel Smith — 1980
Moffat Moffat & Kinoshita *et al.*, *Colonel Samuel Bois Smith Waterfront Area Master Plan*

CHAPITRE 10

INTRODUCTION

p. 306
Le secteur riverain central
Acart Graphic Services Inc.

MISE À JOUR D'*UN POINT TOURNANT*

p. 308
Contexte régional
IBI Group *et al.*, *Toronto Central Waterfront Transportation Corridor Study*

p. 311
Les principales zones industrielles existantes, la ligne du service marchandises et les installations routières
IBI Group et al., Toronto Central Waterfront Transportation Corridor Study

p. 313
De nombreux édifices autrefois utilisés par l'industrie servent maintenant de bureaux et de locaux pour la vente au détail
Berridge Lewinberg Greenberg *et al.*, *Garrison Common: Preliminary Master Plan*

p. 314
Peinture de la ville de York, 1803
Metro Toronto Reference Library MTL 1257

p. 315
Les sorties d'eaux pluviales et les égouts évacuateurs unitaires dans le secteur riverain central
Metro Toronto RAP, Strategies for Restoring our Waters

p. 316
Les habitats
Berridge Lewinberg Greenberg *et al.*, *Garrison Common: Preliminary Master Plan*

p. 321
Utilisation de plus en plus intensive des terrains urbains dans le secteur riverain central
IBI Group *et al.*, *Toronto Central Waterfront Transportation Corridor Study*

p. 322
Une rue accueillante, rue Markham, Toronto
Roger du Toit

p. 325
Le secteur riverain central, vu de l'est
IBI Group *et al.*, *Toronto Central Waterfront Transportation Corridor Study*

p. 328
Une barrière entre la ville et son secteur riverain
Bill Teron

p. 332
Concepts possibles dans le domaine du transport en commun
IBI Group *et al.*, *Toronto Central Waterfront Transportation Corridor Study*

p. 335
Une infrastructure de verdure and le secteur riverain central
IBI Group *et al.*, *Toronto Central Waterfront Transportation Corridor Study*

p. 336
Un service essentiel : le GO Transit relie le centre à la région
IBI Group *et al.*, *Toronto Central Waterfront Transportation Corridor Study*

LA BAIE HUMBER

p. 340
La baie de Humber, vue de l'est du secteur riverain de Etobicoke au centre-ville de Toronto
Non disponible

p. 345
Sunnyside, le dimanche de Pâques 1949
Filey, *I Remember Sunnyside: The Rise and Fall of a Magical Era*

p. 346
Les plaisirs du lac et de la plage sablonneuse, Sunnyside, 1926
Toronto Harbour Commissioners PC 1/1/7129 (1926)

p. 349
Le corridor de transport, 1990
Diana Jardine

GARRISON COMMON

p. 350
Vue aérienne de la Garrison Common
Berridge Lewinberg Greenberg *et al.*, *Garrison Common: Preliminary Master Plan*

p. 351
Rappels historiques
Berridge Lewinberg Greenberg *et al.*, *Garrison Common: Preliminary Master Plan*

p. 353
Ontario Place
Ontario Place Corporation

p. 356
Édifice des Arts, des métiers et des hobbies, Exhibition Place
Berridge Lewinberg Greenberg *et al.*, *Garrison Common: Preliminary Master Plan*

p. 358
Plan directeur préliminaire
Berridge Lewinberg Greenberg *et al.*, *Garrison Common: Preliminary Master Plan*

p. 360
Utilisation des terres de la Garrison Common
Berridge Lewinberg Greenberg *et al.*, *Garrison Common: Preliminary Master Plan*

p. 361
Fort York
Irene Rota, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

LA BAIE DE TORONTO

p. 363
La «piazza du secteur riverain» de Toronto
Adrian Szasz

p. 365
Foules traversant les voies ferrées sur la rue Bay, à l'été de 1912
Collection William James, Archives de la ville de Toronto, Vol. 18, No. 1089

p. 367
Les terrains vacants offrent de nouvelles possibilités d'aménagement
George Rust-D'Eye

p. 370
Expansion du Palais des congrès
Centre de convention de la communauté urbaine de Toronto

p. 373
Central Bayfront
Non disponible

p. 374
L'apprentissage de la voile, Maple Leaf Quay
Irene Rota, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 376
Patinage à Harbourfront
Adrian Szasz

p. 380
Atterrissage au Toronto Island Airport
Boris Spremo, Le Toronto Star

p. 382
À la vue de l'horizon de Toronto, les îles offrent un changement rafraîchissant de paysage et de rythme de vie
Andrea Short

p. 384
Habitations sur l'île Ward
Non disponible

LES TERRES DU COURS INFÉRIEUR DE LA RIVIÈRE DON

p. 386
Terres du cours inférieur de la Don
Acart Graphic Services Ltd.

p. 389
Victory Soya Mills
Charity Landon, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 392
Voies multiples : vers une démarche axée sur l'écosystème
Judie Shore

p. 395
Baie Ashbridge's avec la ville de Toronto à l'arrière-plan
Non disponible

p. 397
Plaine inondable du cours inférieur de la Don
Keir Consultants Inc.

p. 400
Habitats marécageux et boisés le long de la rive nord de l'Outer Harbour
Suzanne Barrett, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 402
Le cours inférieur de la Don
Suzanne Barrett, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 406
Terminal maritime des Toronto Harbour Commissioners
Gill Alkin

p. 408
La Redpath Sugar dans l'East Bayfront
Sarah Kalff, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 409
Flèche de la rue Leslie
Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority

CHAPITRE 11

p. 416
Au pied des falaises, aux environs de 1968
Bonis, ed., *A History of Scarborough*

p. 417
Vue de l'ouest à partir du marais de la Rouge
Rouge Valley Park Project

p. 418
Parc de la vallée de la Rouge
Ontario. Ministère des Ressources naturelles

p. 419
Le Guild Inn et les falaises de Scarborough
Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority

p. 420
Plan conceptuel d'une entrée officielle dans le secteur riverain au pied de la route de Port Union
Toronto Waterfront Charrette

CHAPITRE 12

p. 430
Dufferin Creek au Lac Ontario
Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority

p. 433
Le littoral de Newcastle
Dr J. D. Murray

p. 435
Baie Frenchman's
Port Pickering Marina Ltd.

p. 437
La station d'épuration des eaux R.C. Harris, Scarborough
The Beach Metro Community News

p. 438
Ruisseau Carruther's, Ajax
Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority

p. 442
Immeuble du bureau-chef de la General Motor près du Second Marsh d'Oshawa
General Motors of Canada Ltd.

p. 446
Carte conceptuelle des espaces verts de la région de Durham
Region of Durham; Jiin Kim, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 450
Les étendues desséchées du nord du bassin hydrographique de la Ganaraska, vers les années quarante.
Richardson, *A Report on the Ganaraska Watershed*
Reproduit avec la permission de l'Imprimeur de la Reine de l'Ontario

Partie IV : Régénération et récupération

p. 456
L'embouchure de Duffin Creek, Ajax
Lou Wise, Aerographic

p. 459
Carruther's Creek Marsh
Runnymede Development Corporation

p. 460
Parc provincial Darlington, Newcastle
D[r] J. D. Murray

p. 463
Parc des Îles de Toronto
George Rust-D'Eye

p. 465
Construction de la gare Queen's Quay pour la ligne Harbourfront LRT, à Toronto
Sarah Kalff, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 467
Little Sugar Creek Greenway, downtown Charlotte, North Carolina
Chuck Flink

p. 468
Windward Co-op et le parc Little Norway, Bathurst Quay, Harbourfront, Toronto
Irene Rota, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

BIBLIOGRAPHIE CHOISIE

A. J. Diamond Donald Schmitt and Company. 1991. *Etobicoke motel strip study.* Toronto: Ontario. Ministry of Municipal Affairs.

Acres Consulting Services Limited and Project Planning Associates Limited. 1974. *The Halton-Wentworth waterfront study: concepts for waterfront development.* N.p. : Waterfront Co-ordinating and Technical Committees.

Ajax (Ont. : Municipality). 1989. *Office consolidation copy of the district plan of the Town of Ajax planning area.* Ajax : Ajax (Ont. : Municipality).

Alberta. Urban Environment Subcommittee. 1988. *Environment by design: the urban place in Alberta.* N.p. : Alberta. Environment Council of Alberta.

Arthur, E. 1986. *Toronto, no mean city.* Revised by S. A. Otto. Toronto : University of Toronto Press.

Association of Conservation Authorities of Ontario. [1991]. *A conservation strategy for the conservation authorities of Ontario.* N.p. : Association of Conservation Authorities of Ontario.

L'Association médicale canadienne, août 1991. *La santé, l'environnement et le développement durable : le rôle de la profession médicale. Un énoncé de principe.* Ottawa : l'Association médicale canadienne.

BA Consultants Ltd., Hough Stansbury Woodland, and The Kirkland Partnership Inc. 1990. *Gardiner Expressway East/Don Valley sweep civic design study.* Toronto : Toronto (Ont.). Task Force on the Gardiner/Lake Shore Corridor.

Barrett, S., et J. Kidd. 1991. *Voies multiples : Vers une démarche axée sur l'écosystème : rapport des phases 1 et 2 d'un examen environnemental d'East Bayfront et du secteur industriel portuaire.* Publication nº 11. Toronto : Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto.

Berridge Lewinberg Greenberg et al. 1991. *Garrison Common : preliminary master plan.* Publication nº 14. Toronto : Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront.

Bird and Hale Ltd. 1991. *Environmental management plan: Lynde Shores Secondary Plan area: final report.* Toronto : Bird and Hale Ltd.

Board of Trade of Metropolitan Toronto. 1991. *Annual report 1991.* Toronto : Board of Trade of Metropolitan Toronto.

Bonis, R. R. (ed.). 1968. *A history of Scarborough.* Scarborough : Scarborough Public Library.

Bosselmann, P., et al. 1990. *Sun, wind, and pedestrian comfort : a study of Toronto's central area.* Cityplan '91 report no. 25. Toronto : Toronto (Ont.). Planning and Development Dept.

Buchanan, I. D. 1991. *Presentation for Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront.* Maple : Ontario. Ministry of Natural Resources.

Butler Group (Consultants) Inc. 1991. *Lakeshore overview study South Etobicoke: draft report.* Etobicoke : Etobicoke (Ont. : Municipality).

Byer, P. H., R. Gibson, and C. Lucyk. 1989. *The adequacy of the existing environmental planning and approval process for the Ganaraska watershed.* Toronto : Ontario. Environmental Assessment Advisory Committee.

Canada. 1990. *Le Plan vert du Canada pour un environnement sain.* Ottawa : Gouvernement du Canada.

Canada. Bureau du Vérificateur général. 1990. *Rapport du Vérificateur général du Canada à la Chambre des Communes* : Ottawa : Canada. Bureau du Vérificateur général.

Canada. Environnement Canada, Canada. Dept. of Fisheries and Oceans, and Canada. Health and Welfare Canada. 1991. *Toxic chemicals in the Great Lakes and associated effects.* Toronto : Canada. Environment Canada, Canada. Dept. of Fisheries and Oceans, Canada. Health and Welfare Canada. (non traduit)

Canada. Parlement. *Loi sur les exportation et l'importation de biens culturels.* 1974-75-76, ch. 50, art.1. Ottawa : Gouvernement du Canada.

_____. 1911. *La Loi sur les Commissaires du havre de Toronto, 1911, 1-2 George V, promulguée le 19 mai.* 1911 Ottawa : Gouvernement du Canada.

_____. 1988. *La loi sur la protection de l'environnement.* Ottawa : Gouvernement du Canada.

_____. 1989. *Loi sur les pêcheries,* L.R.C., ch. F-14, art 1. Ottawa : Canada. Min. des Pêcheries et océans

Carson, P., and J. Moulden. 1991. *Green is gold: business talking to business about the environmental revolution.* Toronto : HarperCollins.

Clarkin, W. 1991. *Ataratiri draft environmental evaluation study report.* Toronto : Toronto (Ont.). Housing Dept.

Cobb, J. B., and H. E. Daly. 1989. *For the common good: redirecting the economy toward community, the environment, and a sustainable future.* Boston : Beacon Press.

Cobourg (Ont. : Municipality). 1989. *Amendment no. 24 to the Official Plan of the Town of Cobourg : Harbour Area Secondary Plan.* Cobourg : Cobourg (Ont. : Municipality).

Commission mixte internationale. 1978. *L'Accord de 1978 relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs.* Ottawa et Washington : Commission mixte internationale.

_____. 1982. *Premier Rapport biennal présenté aux termes de l'Accord de 1978 relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs.* Ottawa et Washington : Commission mixte internationale.

_____. 1986. *1986 Troisième rapport biennal présenté aux gouvernements des États-Unis et du Canada ainsi qu'aux États et Provinces du Bassin des Grands Lacs en vertu de l'Accord de 1978 relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs.* Ottawa et Washington : Commission mixte internationale.

_____. 1988. *Révision de L'Accord de 1978 relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs tel que modifié par le Protocole signé le 18 novembre 1987.* Windsor : Commission mixte internationale.

_____. 1990. *Cinquième Rapport biennial sur le qualité de l'eau dans les Grands Lacs, Partie I et II, 1990.* Ottawa et Washington : Commission mixte internationale.

Commission mixte internationale. Le conseil consultatif scientifique des Grands Lacs. *1991. Le conseil consultatif scientifique des Grands Lacs : Rapport remis à la Commission mixte internationale, 1991.* Windsor : Commission mixte internationale.

Commission mixte internationale. Le conseil consultatif scientifique des Grands Lacs. 1991. *Le Nettoyage des Grands Lacs . Rapport sur les substances toxiques dans l'écosystème du bassin des Grands Lacs présenté à la Commission mixte internationale par le conseil de la qualité de l'eau, 1991.* Windsor : Commission mixte internationale.

_____. 1991. *Examen et évalutation des RAP des Grands Lacs. Programme des plans d'action correctrice de 1991.* Windsor : Commission mixte internationale.

Commission mixte internationale. Virtual Elimination Task Force. 1991. *Les substances toxiques rémanentes . Élimination virtuelle des apports dans les Grands Lacs.* Windsor : International Joint Commission.

Commission mondiale sur l'environnement et le développement. 1987. *Notre avenir à tous.* G. H. Brundtland, présidente. Montréal : Ed. du fleuve, 1988 (Traduction de *Our Common Future*).

Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. Rapport du Comité d'orientation chargé du dossier des Commissaires du havre de Toronto. 1989. *Continuité et changement : les enjeux pour le secteur riverain et les Commissaires du havre de Toronto.* Publication nº 6. Toronto : Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto.

_____. 1990. *East Bayfront et le secteur industriel portuaire : Un Milieu en Transition.* Publication nº 10. Toronto : Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto.

_____. 1989. *L'avenir du Toronto Island Airport : Les enjeux.* Publication nº 7. Toronto : Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto.

_____. 1990. *Un point tournant : rapport provisoire.* Ottawa : Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto.

_____. 1989. *Rapport Provisoire.* Ottawa : Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto.

Davies, K. 1991. *Towards ecosystem-based planning : a perspective on cumulative environmental effects.* Working papers of the Canadian Waterfront Resource Centre, no. 8. Toronto : Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront. (non traduit)

Dendy, W., and W. Kilbourn. 1986. *Toronto observed: its architecture, patrons, and history.* Toronto : Oxford University Press.

Doering, R. L., et al. 1991. *La planification pour la durabilité : L'incorporation de la protection environnementale à la planification de l'utilisation des terres.* Publication nº 12. Toronto : Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto.

Durham (Ont. : Regional municipality). *Review of the Durham Regional Official Plan.* Whitby : Durham (Ont. : Regional municipality).

Environics Research Group and Synergistics. 1991. *Top-line summary of research conducted on behalf of the Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront.* Toronto : Synergistics.

Etobicoke (Ont.). Council. 1990. *Official Plan of the Etobicoke planning area : the motel strip: amendment no. C-65-86: secondary plan revised May 1990.* Etobicoke : Etobicoke (Ont.). Council.

Etobicoke (Ont.). Planning Dept. 1983. *The Mimico study.* Etobicoke : Etobicoke (Ont.). Planning Dept.

_____. 1988. *The motel strip: Official Plan of the Etobicoke planning area.* Etobicoke : Etobicoke (Ont. : Municipality).

Eyles, N., and B. Clark. 1988. "Last interglacial sediments of the Don Valley brickyard, Toronto, Canada, and their paleoenvironmental significance." *Canadian journal of earth science.*

Eyles, N., and N. Williams. 1989. *The sedimentary and biological record of the last interglacial/glacial transition at Toronto, Canada.* N.p. : Geological Society of America Special Publication.

Filey, M. 1982. *I remember Sunnyside : the rise and fall of a magical era.* Toronto : McClelland and Stewart.

Fleisher Ridout Partnership Inc., Arcop Architects Inc., and Hemson Consulting Limited. 1988. "Port Industrial Area concept plan." *Port of Toronto news* 35 (3).

Fryer, M. B. 1989. *Elizabeth Postuma Simcoe, 1762-1850, a biography.* Toronto : Dundurn Press.

Garwood-Jones and Van Nostrand Architects Inc., Gerrard and Mackars Landscape Architects Inc., and B-A Consulting Group Ltd. 1991. *The Humber River/High Park/Western Beaches civic design study.* Toronto : Toronto (Ont.). Task Force on the Gardiner/Lake Shore Corridor.

Gertler, M. S. 1990. *Toronto: the state of the regional economy.* Working papers of the Canadian Waterfront Resource Centre, no. 6. Toronto : Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront. (non traduit)

Goad, C. E. 1984. *Mapping of Victorian Toronto.* Sutton West, Ont. : Paget Press.

Gzowski, P. 1991. *The fourth Morningside papers.* Toronto : McClelland and Stewart.

Halton (Ont. : Regional municipality). 1990. *A greenlands strategy for Halton.* Oakville : Halton (Ont. : Regional municipality).

_____. Planning and Development Dept. 1982. *The Halton waterfront plan.* Oakville : Halton (Ont. : Regional municipality). Planning and Development Dept.

_____. 1991. Land stewardship and healthy communities : a vision for the 90's and beyond. Halton Region Official Plan review report B4. Oakville : Halton (Ont. : Regional municipality). Planning and Development Dept. Draft.

Hamilton-Wentworth (Ont. : Regional municipality). Hamilton Beach Advisory Committee. 1991. Hamilton Beach neighbourhood plan. Hamilton : Hamilton-Wentworth (Ont. : Regional municipality). Planning and Development Dept. Draft.

Hancock, T. 1990. *Towards healthy and sustainable communities: health, environment and economy at the local level.* Toronto : York University. Faculty of Environmental Studies.

Hayes, E. 1974. *Etobicoke from furrow to borough.* Etobicoke : Etobicoke (Ont. : Municipality).

Hill, R. 1959. "A master plan for the shoreline." *The Telegram.* 24 July.

Hiss, T. 1990. *The experience of place.* New York : Alfred A. Knopf.

Hough, M. 1989. *City form and natural process : towards a new urban vernacular.* London : Routledge.

_____. 1990. *Out of place: restoring identity to the regional landscape.* New Haven : Yale University Press.

Hough Stansbury and Woodland Limited. 1987. *Port Credit harbour and waterfront study.* Mississauga : Mississauga (Ont.). Planning and Building Dept.

IBI Group et al. 1990. *Greater Toronto Area urban structure concepts study.* Toronto : Greater Toronto Coordinating Committee.

_____. 1991. *Toronto Central Waterfront transportation corridor study.* Publication no. 15. Toronto : Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront. (non traduit)

Jackson, C. I., and D. Runnalls. 1991. *The Great Lakes in the 1990s : an environmental scan for a renewed Canada-Ontario agreement.* Ottawa : Ontario. Ministry of the Environment, Canada. Environment Canada.

Jacobs, P. 1991. *Sustainable urban development.* Montreal : Third Summit of the World's Major Cities.

Kanter, R. 1990. *Space for all : options for a Greater Toronto Area greenlands strategy.* Toronto : Ontario. Ministry of Natural Resources.

Kirkland Partnership. 1991. *Etobicoke motel strip secondary plan: urban design supplement.* Etobicoke : Etobicoke (Ont. : Municipality).

Klinger, X. 1991. *Winter waterfront : year-round use in Metropolitan Toronto.* Working papers of the Canadian Waterfront Resource Centre, no. 9. Toronto : Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront. (non traduit)

Lennon, M. J. 1980. *Memories of Toronto Island: 10 minutes and 1,000 miles away.* Cheltanham : Boston Mills Press.

Little, C. E. 1990. *Greenways for America.* Baltimore : Johns Hopkins University Press.

Lynch, K. 1981. *A theory of good city form.* Cambridge : MIT Press.

M. M. Dillon Limited, and Ecologistics Limited. 1991. *Town of Whitby Official Plan review and update study: phase 2: policy review and assessment report.* Whitby : Whitby (Ont.). Planning Dept.

M. M. Dillon Limited et al. 1990. *Town of Whitby Official Plan review and update study : phase 1: background information.* Whitby : Whitby (Ont.). Planning Dept..

_____. 1991. *Town of Whitby Official Plan review and update study: phase 3: development strategies and options report.* Whitby : Whitby (Ont.). Planning Dept.

M. M. Dillon Limited, Natale Scott Browne Architects, and MIE Marine Engineers. 1991. *Town of Port Hope: waterfront master planning study.* Port Hope : Port Hope (Ont. : Municipality).

Malone Given Parsons Ltd. et al. 1991. *Oshawa harbour study: area no. 1 component of the southeast Oshawa planning study.* Oshawa : Oshawa (Ont. : Municipality).

Martin, L. 1991. *Presentation by ARCH to the Metropolitan Toronto Works Committee about coordinated action on water quality.* Etobicoke : Action to Restore a Clean Humber.

Maryland Greenways Commission. 1990. *Maryland greenways — a naturally better idea.* Annapolis : Maryland Greenways Commission.

McCormick Rankin et al. 1991. *Burloak secondary plan.* Oakville : Halton (Ont. : Regional municipality).

McHarg, I. L. 1969. *Design with nature.* Garden City : Natural History Press.

McKeough, W. D. 1990. *Harbourfront: report to the Honourable Elmer MacKay.* Toronto : Canada. Public Works Canada.

Metro Toronto Remedial Action Plan. 1988. *Environmental conditions and problem definition.* Toronto : Metro Toronto Remedial Action Plan.

_____. 1990. *Draft discussion paper on remedial options.* Toronto : Metro Toronto Remedial Action Plan.

_____. 1991. *Strategies for restoring our waters.* Toronto : Metro Toronto Remedial Action Plan.

Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority. 1978. *Colonel Samuel Smith Waterfront Area master plan.* Downsview : Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority.

_____. 1989. *The greenspace strategy for the Greater Toronto region: a conservation vision for the 21st century.* Downsview : Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority.

_____. 1990. *A comprehensive basin management strategy for the Rouge River watershed.* Downsview : Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority.

Metropolitan Toronto (Ont.). Planning Dept. 1991. *Planning directions for the Metropolitan waterfront: an overview.* Toronto : Metropolitan Toronto (Ont.). Planning Dept.

_____. 1991. *Towards a liveable metropolis: a discussion paper in the metropolitan plan review series.* Toronto : Metropolitan Toronto (Ont.). Planning Dept.

Metropolitan Toronto (Ont.). Waterfront Technical Committee. 1967. *The waterfront plan for the Metropolitan Toronto planning area.* Toronto : Metropolitan Toronto (Ont.). Planning Board.

Millward, R. E. 1990. *Report to Toronto City Council about the desirability of conducting a review of the official plan part II for the railway lands.* Toronto : Toronto (Ont.). Planning and Development Dept.

Mississauga (Ont.). Planning and Building Dept. 1989. *The office plan of the City of Mississauga planning area: office consolidation.* Mississauga : Mississauga (Ont.). Planning and Building Dept.

Mississauga (Ont.). Waterfront Planning Team. 1990. *Fundamentals: the basis for the Mississauga waterfront plan.* Mississauga : Mississauga (Ont.). Planning and Building Dept.

_____. 1990. Implementation : strategies to realize the Mississauga waterfront plan. Mississauga : Mississauga (Ont.). Planning and Building Dept. Draft.

_____. 1990. Vision 2020: a plan for the Mississauga waterfront. Mississauga : Mississauga (Ont.). Planning and Building Dept. Draft.

_____. 1991. *Draft Mississauga waterfront plan: results of agency review and public consultation.* Mississauga : Mississauga (Ont.). Planning and Building Dept.

Moffat Moffat and Kinoshita et al. 1978. *Colonel Samuel Bois Smith waterfront area master plan.* Downsview : Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority.

Moore/George Associates Inc. 1987. *Hamilton Beach concept plan.* Hamilton : Hamilton (Ont.). Hamilton Beach Steering Committee.

_____. 1987. *Oshawa waterfront development plan.* Oshawa : Oshawa (Ont.). Planning Branch.

Mumford, L. 1938. *The culture of cities.* New York : Harcourt, Brace and Company.

Municipal/Industrial Strategy for Abatement. MISA Advisory Committee. 1991. *Water conservation in Ontario : implementing the user pay system to finance a cleaner environment.* Toronto : Ontario. Ministry of the Environment.

Nelson, G., et al. 1991. *Frenchman's Bay, Ontario: conservation and sustainable development.* Waterloo : University of Waterloo. Heritage Resources Centre.

Newcastle (Ont.). Dept. of Planning and Development. 1989. *The Official Plan of the Town of Newcastle: consolidated office copy.* Newcastle : Newcastle (Ont.). Dept. of Planning and Development.

Nuala Beck and Associates Inc. 1991. *The new "big picture".* Toronto : Nuala Beck and Associates Inc.

Olive, D. 1991. "A discourse on events : even in these gloomy times, Canadians still prepared to count their blessings." *The Globe and Mail.* 9 November.

Ontario. 1980. *Niagara Escarpment planning and development act. Revised Statutes of Ontario, 1980.* Toronto : Government of Ontario.

_____. 1980. *Topsoil preservation act. Revised statutes of Ontario, 1980.* Toronto : Government of Ontario.

_____. 1987. *Conservation authorities act. Revised statutes of Ontario, 1980. Chapter 85 as amended by 1983, chapter 8, s. 20.* Toronto : Government of Ontario.

_____. 1989. *Environmental assessment act. Revised statutes of Ontario, 1980. Chapter 140 as amended by 1988, chapter 71, s. 18.* Toronto : Ontario. Ministry of the Attorney General.

_____. 1989. *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire 1983. Lois de l'Ontario 1983. chapitre 1 tel qu'il est modifié par le chap. 82 de 1983, l'art. 21 du chap. 32 de 1984, le chap. 16 de 1985, et le chap. 5 de 1989 et certains règlements.* Toronto : Ontario. Ministère du Procureur général.

_____. 1990. *Loi sur les arbres.* Statuts revisés de l'Ontario, 1980. Chapitre 510. Toronto : Ontario. Ministère du Procureur général.

Ontario. Environmental Assessment Board. 1980. *Environmental assessment act hearing : Colonel Samuel Bois Smith Waterfront Area master plan.* Toronto : Ontario. Environmental Assessment Board.

Ontario. Ministry of Municipal Affairs. 1985. *Niagara Escarpment plan.* Toronto : Ontario. Ministry of Municipal Affairs.

Ontario. Ministry of Natural Resources. 1991. *Implementation guidelines for Oak Ridges Moraine within the Greater Toronto Area.* Toronto : Ontario. Ministry of Natural Resources.

Ontario. Tree Bylaws Advisory Committee. 1991. *Final report of the Tree Bylaws Advisory Committee.* Toronto : Ontario. Ministry of Natural Resources.

Ontario Wild Life Working Group. 1991. *Wild life strategy for Ontario.* Toronto : Ontario. Ministry of Natural Resources.

Oshawa Harbour Task Force. 1984. *Oshawa Harbour development plan: a report to the Oshawa Harbour Commission.* Oshawa : Oshawa Harbour Commission.

Oshawa (Ont.). Dept. of Planning and Development. 1987. *Office consolidation copy of the City of Oshawa Official Plan.* Oshawa : Oshawa (Ont.). City Clerk's Dept.

_____. 1991. *Southeast Oshawa planning study area no. 2 component: final report.* Oshawa : Oshawa (Ont.). Dept. of Planning and Development.

Pickering (Ont. : Municipality). 1989. *Office consolidated copy of the district plan for the district planning area of the Town of Pickering.* Pickering : Pickering (Ont. : Municipality).

Porter, M. E. 1990. *Competitive advantage of nations.* New York : Free Press.

Proctor Redfern Bousfield and Bacon Consultants. 1967. *The waterfront plan for the Metropolitan Toronto planning area.* Toronto : Metropolitan Toronto (Ont.). Planning Board.

Reid, R., et al. 1991. *The waterfront trail: first steps from concept to reality.* Toronto : Ontario. Office of the Premier.

Reid, R., R. Lockhart, et B. Woodburn. 1990. *Stratégie de verdissement du secteur riverain de Toronto.* Publication nº 8. Toronto : Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto.

Richardson, A. H. 1944. *A report on the Ganaraska watershed: a study in land use with plans for the rehabilitation of the area in the post-war period.* Toronto : Ontario. Dept. of Planning and Development.

_____. 1974. *Conservation by the people: the history of the conservation movement in Ontario to 1970.* Toronto : University of Toronto Press.

Rouge Valley Park Advisory Committee. 1991. *Park options: Rouge Valley park project.* Scarborough : Rouge Valley Park Advisory Committee.

Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront. Shoreline Regeneration Work Group. 1991. *Shoreline regeneration for the Greater Toronto bioregion.* Publication no. 13. Toronto : Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront.

Sale, K. 1985. *Dwellers in the land: the bioregional vision.* San Francisco : Sierra Club.

Sandwell Swan Wooster Inc., Beak Consultants Limited, and EDA Collaborative. 1990. *Lake Ontario shoreline managment plan.* Toronto : Central Lake Ontario Conservation Authority, Ganaraska Region Conservation Authority, and Lower Trent Region Conservation Authority.

Scarborough (Ont.). Planning Dept. 1988. *Official plan: office consolidation.* Scarborough : Scarborough (Ont.). Planning Dept.

Stamp, R. M. 1987. *The Queen Elizabeth Way: Canada's first superhighway.* Erin : Boston Mills Press.

Stinson, J., and M. Moir. 1991. Built heritage of the East Bayfront. Environmental audit of the East Bayfront/Port Industrial Area phase II, technical paper no. 7. Toronto : Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront. Draft. (non traduit)

Suzuki, D. 1991. "We need to make life in the big city liveable." *The Toronto Star.* 21 September.

Toronto Area Watershed Management Strategy (TAWMS). Steering Committee. 1986. *Humber River water quality management plan, 1986.* Toronto : Ontario. Ministry of the Environment.

Toronto Harbour Commissioners. [1913]. *Toronto waterfront development, 1912 to 1920.* Toronto : Toronto Harbour Commissioners.

Toronto (Ont.). Council. 1990. *By-law respecting the prohibition and regulation of the use, recovery and disposal of certain products, material, and equipment containing or manufactured with chlorofluorocarbons, halons, or other ozone depleting substances : office consolidation.* Toronto : Toronto (Ont.). City Clerk.

Toronto (Ont.). Healthy City Office. 1991. *Evaluating the role of the automobile: a municipal strategy.* Toronto : Toronto (Ont.). Healthy City Office.

Toronto (Ont.). Healthy Toronto 2000 Subcommittee. 1988. *Healthy Toronto 2000: a strategy for a healthy city.* Toronto : Toronto (Ont.). Dept. of Public Health.

Toronto (Ont.). Planning and Development Dept. 1985. *Railway lands part II: final report — official plan statements and zoning by-law.* Toronto : Toronto (Ont.). Planning and Development Dept.

_____. 1991. *Ataratiri part II official plan proposals.* Toronto : Toronto (Ont.). Planning and Development Dept.

_____. 1991. *Cityplan '91 proposals report.* Toronto : Toronto (Ont.). Planning and Development Dept.

Toronto (Ont.). Planning Board. 1962. *The plan for downtown Toronto.* Toronto : Toronto (Ont.). Planning Board.

_____. 1963. *The core of the Central Waterfront: a proposal by the City of Toronto Planning Board.* Toronto : Toronto (Ont.). Planning Board.

_____. 1970. *Metro Centre.* Toronto : Toronto (Ont.). Planning Board.

_____. 1978. *The railway lands : basis for planning Toronto.* Toronto : Toronto (Ont.). Planning Board.

_____. 1978. *The railway lands : proposed goals and objectives.* Toronto : Toronto (Ont.). Planning Board.

Toronto (Ont.). Task Force to Bring Back the Don. 1991. *Bringing back the Don.* Toronto : Toronto (Ont.). Task Force to Bring Back the Don.

Toronto (Ont. : Municipality), Toronto Harbour Commissioners, and Canada. Transport Canada. 1983. *Tripartite agreement: to provide for the continued use of certain parcels of land at Toronto Island for the purpose of a permanent public airport for general aviation and limited commercial STOL (short take-off and landing) service operations.* Toronto : Toronto (Ont. : Municipality), Toronto Harbour Commissioners, and Canada. Transport Canada.

United States. Council on Environmental Quality. 1990. *Twentieth annual report.* Washington, D.C. : United States. Council on Environmental Quality.

United States. National Park Service. 1990. *Economic impacts of protecting rivers, trails, and greenway corridors: a resource book.* San Francisco : United States. National Park Service.

United States. President's Commission on Americans Outdoors. 1987. *Americans outdoors: the legacy, the challenge.* Washington, D.C. : Island Press.

Varga, S., J. Jalava, and J. L. Riley. 1991. *Ecological survey of the Rouge Valley Park.* Aurora : Ontario. Ministry of Natural Resources. Draft.

Weller, P. 1990. *Fresh water seas: saving the Great Lakes.* Toronto : Between The Lines.

Whyte, W. H. 1968. *The last landscape.* New York : Doubleday and Company.

INDEX

A. J. Diamond, Donald Schmitt and Company, 298-299, 348

A Conservation Strategy for the Conservation Authorities of Ontario, 93

A Greenlands Strategy for Halton, 272

accès, 7, 14, 155, 163, 165, 183, 194, 208, 215, 218, 256, 270-273, 276, 281, 283, 285-286, 294-295, 298, 304, 307, 349-350, 357, 359-361, 363, 371, 377, 404-405, 416, 422-423, 425, 428, 436, 439, 446, 451-453

Accord Canada-Ontario concernant la qualité de l'eau des Grands Lacs, 127, 139-143, 147

Accords de partenariat, 12, 15, 170, 193, 205, 274, 281, 287, 301, 338, 424, 431, 442, 447, 457, 462, 469

accords, 142, 295, 368, 458, 462, 463

Action to Restore a Clean Humber, 137, 194, 200, 202, 293

ADAC, 379, 380, 382

aéroports, 7, 278-279, 381-382

agrégats, 25, 67, 90-91

Ajax (Ont.), 427-429, 435-437

Ajax (Ont.) Town Council, 438-439, 447-448, 462-463

Ajax Warbler Swamps (Ajax, Ont), 458

Alberta. Environment Council of Alberta, 37, 338

Allan, Duncan, 374

Americans Outdoors: The Legacy, The Challenge, 205

Amos Waites Park (Etobicoke, Ont.), 294

approvisionnement en eau, 25, 75, 114, 115, 437, 448

arbres, 25, 26, 53, 55, 56, 72, 73, 89, 90, 101, 156, 159, 165, 166, 178, 210, 216, 217, 220, 222, 240, 242, 247, 249, 252, 256, 257, 260, 261, 266, 308, 322, 352, 366, 369, 376, 386, 394, 403, 423, 435, 450, 452

Argonaut Rowing Club, 346

Ashworth, William, 101

Assessing Sustainable Development in an Urban Context, 172

Association médicale canadienne, 35

Association of Bay Area Governments, 180

Ataratiri (Toronto, Ont.), 176, 305, 317 385-386, 389-390, 396-400, 403, 407, 409, 413,

Ataratiri: Draft Environmental Evaluation Study, 397, 403

Ataratiri: Part II Official Plan Proposals, 389, 405, 413

Attersley, Bob, 439

audiences publiques, 3, 4, 10, 11, 48, 49, 151, 157, 174, 363, 372, 378, 382, 406, 422

automobiles, 27, 28, 72, 106, 325-327, 329, 330, 333, 338, 341, 343, 415, 442

Baie Ashbridge's (Toronto, Ont.), 101, 154, 234, 305, 385, 389, 396, 402, 404

banlieusards, 42, 281, 430

barbotte brune, 109, 110

Bassin des Grands Lacs, 11, 34, 42, 96, 98-100, 102, 105-107, 109, 111-117, 119-121, 125-131, 139-143, 230, 458

bassins versants, 10-12, 20-22, 25, 42, 52, 61, 64, 71, 72, 77, 81, 88, 91, 93-96, 119, 132, 135, 137, 138, 140, 145-148, 193, 194, 287, 419, 428

BATEA. *Voir* Best Available Technology Economically Available
Bathurst St. (Toronto, Ont.), 80, 306, 310, 329, 343, 346, 352, 356, 360, 370, 377, 408, 469
Battery Park (New York, N.Y.), 333
Bay Trail (San Francisco, Calif.), 180
Bayview Ave. (Toronto, Ont.), 235
Best Available Technology Economically Available, 127
bihoreau à couronne, 109, 110
biorégions, 10, 21, 41, 60-61, 78, 95
Bird and Hale Ltd., 431
Black Creek Project, 52-53, 136
Bliss, Carman, 142, 320
Bluffers Park (Scarborough, Ont.), 157
Board of Trade of Metropolitan Toronto, 153, 208, 345, 389, 467
Bond Head (Newcastle, Ont.), 155, 431, 447
Bond Head Bluffs (Newcastle, Ont.), 431, 447
Boulevard Club (Toronto, Ont.), 346
Bowmanville (Ont.), 443
Breezeway (Hamilton, Ont.), 271, 276
Bruce Trail (Ont.), 15, 180, 186, 189, 199, 270
bruit, 37, 50, 53, 89, 167, 188, 307, 317-319, 347, 378, 382, 392, 395, 399, 400, 405, 408, 414, 446, 451
Built Heritage of the East Bayfront, 390
Burlington (Ont.), 265, 268, 270, 462
Burlington (Ont.). Conseil municipal, 266, 268, 271-275
Burlington Beach Waterfront (Ont.), 271
Burloak Secondary Plan, 271, 274, 276
Butler Group (Consultants) Inc., 348
Caledon (Ont.), 189, 198-199
Calhwood, June, 312
camions, 28, 72, 163, 164, 324, 326, 328-330, 333, 338
Canada. Bureau du Vérificateur général, 115
Canada. Conseil du Trésor, 8, 14
Canada. Énergie, mines et ressources, 411
Canada. Environnement Canada, 111, 117, 124, 127-129, 131, 133, 137, 411
Canada. Industrie, Sciences et Technologie Canada, 411
Canada. Ministère des Pêches et des Océans, 111, 117, 169
Canada. Ministre d'État pour les Affaires urbaines, 378
Canada. Ministre des Transports, 7, 378, 406
Canada. Santé et Bien-être Canada, 111
Canada. Transports Canada, 117, 377-382, 406, 413
Canada. Travaux publics Canada, 373
Canada Malting Site (Toronto, Ont.), 373
Canadian Centre for Inland Waters, 16, 45, 109, 305, 352, 380, 389, 421
Canadian National Exhibition, 15, 44, 304, 351
Canadien National, 2, 11, 104, 113, 116, 126, 129, 141, 143, 147, 148, 164, 200, 218, 280, 345, 373, 375, 388, 450
Canadien Pacifique, 310, 364-367, 387, 399
Canary Wharf (London, England), 333
Carlaw, Major John A., 343
Carmanah: Artistic Visions of an Ancient Rainforest, 158
Carruther's Creek (Ajax, Ont.), 427-428, 437, 447-448
Carruther's Creek Marsh (Ajax, Ont.), 428, 437, 458
Carson, Patrick, 36-37, 326
Centennial Industrial District (Scarborough, Ont.), 422-423
«Central» concept, 53
Central Lake Ontario Conservation Authority, 196, 428
Central Park (Toronto, Ont.), 364, 368-310
Centrale électrique de Lakeview (Mississauga, Ont.), 28, 91, 118, 146, 154-156, 169, 181, 191, 198, 278, 279, 280, 286, 300, 304, 307-309, 313, 329, 334, 370, 429-431, 445, 467
Centre canadien de documentation sur le secteur riverain, 147
centre commercial, 335, 353, 359, 462
Centre for Green Enterprise and Industry, 148
Centre Island (Toronto, Ont.), 383
Charles Sauriol Conservation Reserve, 258
chasseur de pierres, 395
chelydre serpentine, 109, 110
Cherry Beach (Toronto, Ont.), 305, 314, 387, 396, 398, 404, 408
Cherry Street (Toronto, Ont.), 332, 336, 338, 405
Christie, W.J., 33
circulation, 29, 47, 49, 72, 80, 81, 159, 163, 186, 188, 217, 228, 236, 246, 268, 308, 310, 311, 313, 317, 320, 322-328, 330, 331, 333, 334, 337, 338, 357, 360, 361, 387, 389, 395, 399, 404, 406, 424
Citizens Advisory Committee on the Quality of Life, 180, 190, 195

Citizens for a Lakeshore Greenway, 179, 193-104, 201
City of Toronto Sewer System Master Plan, 145, 469
City: Rediscovering the Centre, 211, 222
CityPlace (Toronto, Ont.), 364, 369, 468
CityPlan '91, 51, 212, 321, 390, 467
Clark, Joe, 141
Clark, Spencer, 420
Classrooms Without Walls, 109
Cleaning Up Our Great Lakes, 130
Clement, John, 367
climat, 6, 17, 42, 43, 67, 148, 209, 210, 218, 230, 233, 450
Cobourg (Ont.), 452-453
Cobourg (Ont.). (Conseil municipal), 452-453, 464
Cobourg (Ont.). (Maire), 452
Cobourg Harbour (Ont.), 452-453
Colborne Lodge (Toronto, Ont.), 343, 350, 351, 449, 454
Colonel Samuel Bois Smith Waterfront Area Master Plan 295, 300, 302
Commission Bruntland. *Voir* Commission mondiale sur l'environnement et le développement
Commission canadienne des transports, 379
Commission de la capitale nationale, 181
Commission des Affaires municipales de l'Ontario, 75, 92, 93, 297, 298, 300, 367, 368, 370, 377
Commission du port d'Oshawa, 429, 442, 444
Commission mixte internationale, 11, 26, 102, 104-106, 111, 113, 117, 121, 125, 126, 128, 129, 140, 158, 268, 292, 304, 458
Commission mondiale sur l'environnement et le développement, 33, 38-39, 45, 61, 410, 457
Commission sur la réforme de l'aménagement et de l'exploitation du territoire en Ontario, 64, 85-86
Commissioners Street (incinérateur) (Toronto, Ont.), 390
Commoner, Barry, 238
Community Greenways Alliance, 199
conception de la construction, 209-211, 216, 223, 298-299, 316, 423, 436
conception urbaine, 8, 96, 330, 349, 369, 374, 377, 382
Confederation Parc (Hamilton, Ont.), 271
Conservation and Post-War Rehabilitation, 70
Conservation by the People: The History of the Conservation Movement in Ontario to 1970, 69, 82
Conservation Council of Ontario, 53
conservation de l'eau, 54, 146, 369, 414
conservation easements, 189, 192, 205, 243, 294
coopération, 2, 11, 17, 46, 49, 70, 81, 116, 126, 170, 172-173, 206, 222, 271, 281, 310, 352, 354, 410, 432. *Voir aussi* coopération interministérielle
coopération interministérielle, 2, 99, 11, 17, 46, 51-52, 81, 88, 94, 116, 126, 131, 139, 169-170, 172-173, 206, 222, 271, 275, 281, 293, 310, 352, 354-355, 365, 392, 414, 431, 457, 463-464
Cootes Paradise (Hamilton, Ont.), 53, 270
cormoran à aigrettes, 109-111
Coronation Park (Toronto, Ont.), 218, 305
corridor de la faune, 14, 17, 18, 77, 91, 180, 186, 196, 197, 200, 207, 228, 229, 236, 243, 253, 257, 268, 273, 290, 294, 295, 298-300, 305, 307-311, 316-320, 323-325, 330, 331, 335, 336, 338, 340, 342, 345, 348-351, 354, 356, 357, 365-371, 388, 399, 400, 402, 403, 405, 406, 408, 413, 459, 467, 469, 470
corridors de transport, 27, 166, 306, 318, 353, 357, 399, 405
Coscan Development Corporation, 439
couloirs de verdures, 58, 59, 79, 88, 96, 172, 175, 177-209, 218, 271, 273, 286, 294, 295, 302, 400, 416, 417, 425, 447, 449, 454, 469
Cranberry Marsh (Whitby, Ont.), 222, 446
Credit Valley Conservation Authority, 52, 200, 278, 287, 288
croissance économique, 39-40
Daniels Group, 37, 296
Darlington Provincial Park (Newcastle, Ont.), 155, 222, 428, 444
Davis, William, 367
DDT, 105, 106, 109, 110, 120
débordements des égouts, 132, 135-136, 237
décharge nul, 120, 123, 240
déchets, 103, 132, 237, 314, 390. *Voir* déchets solides
déchets industriels, 314, 393
déchets solides, 28
de Cotret, Robert 8, 14
déflecteurs, 297, 299

démarche axée sur l'écosystème, 10-12, 14, 16-17, 31-34, 36, 38, 46, 49, 51, 60, 63, 65-66, 75-85, 87, 90-91, 95, 118-119, 123, 130, 134, 138-139, 144, 147, 168-169, 171-173, 248, 274, 281, 283, 287, 304-305, 308, 348, 354, 390-391, 403, 413, 420, 424, 430-431, 434-435, 437-440, 442, 447, 453, 456-457, 461-462, 464, 467, 470
Dendy, William, 352
Design with Nature, 67
développement durable, 38-40, 45, 52-53, 60-61, 76, 81-82, 440, 455, 457
développement du secteur riverain 9, 65
dieldrine, 105-107, 110, 120
districts financiers, 312
diversité, 77, 318, 362
Don Trunk Sanitary Sewer (Toronto, Ont.), 145
Don Valley (Ont.), 51, 231, 238, 252, 404
Don Valley Parkway (Toronto, Ont.), 235, 310, 327, 398
Draft Discussion Paper on Remedial Options, 134, 145
dragage, 140, 142, 143, 156, 236, 345, 439, 452
Duffin Creek (Ajax, Ont.), 189, 202, 420, 427
Duffin Creek Water Pollution Control Plant, 428
Durham, (Ont. : Municipalité régionale), 13, 64, 69, 222, 427, 429-432, 436, 439-440, 446-448, 462-464
Dwellers in the Land: The Bioregional Vision, 42, 44, 146
East Bayfront (Toronto, Ont.), 8-11, 16, 76, 79, 146, 252, 304-305, 317, 385, 387, 390-391, 395-396, 398-399, 402, 407
East Point Park (Scarborough, Ont.), 154, 423
East Point Park Master Plan/Environmental Assessment, 423
Eastern Beaches (Toronto, Ont.), 135, 154, 305, 402
eau souterraine, 134, 386, 405
eaux de pluie, 404
eaux souterraines contaminées, 133, 317, 397, 399, 403, 448
eaux usées, 25, 103, 114, 127, 132, 143, 157, 390, 447, 451, 466
écoles, 297, 299, 368, 372, 376, 383, 385
Economic Impacts of Protecting Rivers, Trails and Greenway Corridors: A Resource Book, 14, 187, 407, 410
emploi, 10, 24, 31, 34, 37, 53, 54, 59, 164, 169, 217, 252, 268, 291, 314, 317, 321, 324, 331, 337, 397, 408, 410, 422, 466, 471
Emplois, perspectives et croissance économique, 4, 83, 84, 313, 314, 321, 322, 410, 458, 467, 471
enfouissement, 26-28. *Voir aussi* remblayage
ententes, 13, 15, 18, 68, 85, 122, 144, 194, 197, 198, 206, 270, 282, 288, 339, 374, 432, 447, 462, 470
Environics poll. *See Metropoll Report*
Environics Research Group Limited, 16
Environment by Design: The Urban Place in Alberta, 36, 337
Environmental Applications Group Limited, 163
Environmental Conditions and Problem Definition, 134
Environmental Management Master Plan/Public Amenity Scheme, 297-298
Environmental Management Plan: Lynde Shores Secondary Plan Area, 431, 440
environnement bâti, 404
Environnement en transition : Un rapport sur le plan d'un examen environnemental de East Bayfront et du secteur industriel portuaire, 115, 304, 393
Environnement et santé : Questions liées au secteur riverain de Toronto, 3
érosion, 52, 93, 150, 154, 156-158, 163, 165, 168, 183, 286, 402, 450
Escarpement de Niagara (Ont.), 25, 41, 60, 90, 180, 197, 199, 270-271
espace libre, 7, 79, 277
espace vert, 188, 196, 282
États-Unis, 170, 461
Etobicoke (Ont.), 290, 292-293, 305, 343, 348, 462, 468
Etobicoke (Ont.). City Council, 13, 131, 289, 293-297, 299, 301, 338, 350, 469
Etobicoke Creek (Etobicoke, Ont.), 291, 293
eutrophication, 102-104
Evaluating the Role of the Automobile: A Municipal Strategy, 49
examen environnemental, 12, 48, 116, 147, 305, 306, 391, 392, 394, 398-400, 404, 405, 414
Examen environnemental de East Bayfront et du secteur industriel portuaire, 8-11, 16, 76, 146, 304, 317-318, 397, 413
Exhibition Place (Toronto, Ont.), 216, 305, 353-355, 360-361, 363, 468
Expo, 353, 363, 469
faune, 8, 14, 25, 26, 35, 41, 43, 58, 96, 100, 102, 105, 107, 110, 111, 114, 119, 125, 129, 133, 137, 178, 182, 183, 215, 220, 223, 229, 236, 240-242, 244, 246, 252, 253, 255, 257, 272, 279, 287, 318, 319, 357, 388, 392, 394, 403, 409, 429, 440, 446, 450

fermeture des plages, 135
festival, 217, 218
Filey, Mike, 345
financement, 18, 65, 71, 83, 93, 94, 130, 135, 136, 141-145, 181, 193, 204, 217, 243, 301, 334, 338, 375, 378, 470
Flèche de la rue Leslie (Toronto, Ont.), 7, 153, 155, 168, 252, 305, 314, 385, 387, 395, 397-399, 402, 404, 408
Fleet Street (Toronto, Ont.), 305, 361
Fond du Lac Spectacle of Geese (Fond du Lac, Wisconsin), 217
Fort Rouillé (Toronto, Ont.), 341-342, 350-351
Fort York (Toronto, Ont.), 165, 304-305, 351, 353-354, 359, 361
Fraser River Estuary Management Plan, 170
Frenchman's Bay, Ontario: Conservation and Sustainable Development, 434, 448
Fresh Water Seas: Saving the Great Lakes, 102
Friends of the Credit River Valley, 194, 200, 202
Front St. (Toronto, Ont.), 336, 359
Fundamentals: The Basis for the Mississauga Waterfront Plan, 282-283
Gage Creek (Port Hope, Ont.), 451-452
Gairdner, James, 266
Gairloch Gardens (Oakville, Ont.), 267
Ganaraska Region Conservation Authority, 428, 454
Ganaraska River (Ont.), 202, 427, 433, 448, 451
Gardhome, John, 342
Gardiner/Lakeshore Corridor (Toronto, Ont.), 13, 306-309, 316-318, 320, 323-324, 327, 329-330, 334, 337-338, 349, 353, 359, 366, 387, 398-399, 405
Gare Union (Toronto, Ont.), 305, 311, 364, 366, 368-370
Garrison Common (Toronto, Ont.), 17, 18, 77, 80, 177, 219, 222, 305, 306, 333, 337, 344, 350-358, 360, 361, 362-364, 406, 463, 469, 470
Garrison Common: Preliminary Master Plan, 16, 221, 304-305, 355, 354-355, 359, 362, 469
gels de l'aménagement, 304, 371, 374, 376
General Motors of Canada Limited, 429-430, 441
Georgetown GO Station, 359, 363
Georgian Trail (Ont.), 193
Gertler, Meric, 31
GO Transit, 50, 324, 328, 329, 332, 333, 337-339, 354, 360, 406, 469
goéland argenté, 106, 108
Gooderham and Worts Distillery (Toronto, Ont.), 305, 317, 390, 393
Goodyear Site (Etobicoke, Ont.), 296
gouvernement fédéral, 2, 7-8, 12-14, 117, 121, 126-128, 131, 140-141, 146-147, 175, 205-206, 287, 304, 338, 362, 365-366, 371-374, 377, 380, 433, 461-462, 469
gouvernement municipal, 75, 94, 343
gouvernement provincial, 13, 22, 29, 46, 54, 68, 70, 71, 74, 86, 87, 91, 93, 95, 117, 127-129, 132, 150, 170, 171, 174, 175, 194, 197, 200, 203, 205, 244, 273, 277, 294, 298, 299, 302, 304, 343, 367, 371, 375, 418, 429, 432, 439, 440, 446, 447
Grand Harbour (Etobicoke, Ont.), 290, 294
Grand Trunk Railway, 345
grandes routes, 27, 310, 328, 330-331, 340, 342, 433, 468
Grands Lacs, 11, 12, 14, 18, 26, 34, 42, 54, 83, 96, 98-102, 104-117, 119-134, 136, 137, 139-145, 149, 171, 210, 230, 268, 276, 293, 304, 392, 406, 452, 458, 462, 468
Great Lakes Pollution Prevention Centre, 124
Great Lakes Science Centre, 276
Great Lakes United, 122, 130
Greater Toronto Area Urban Structure Concepts Study 188, 312
Green Cities: Ecologically Sound Approaches to Urban Space, 173
Green is Gold: Business Talking to Business about the Environmental Revolution, 37, 327
Greenways Advisory Committee, 191
Greenways for America, 188
Greenways/Greenlands Foundation, 204
Grier, Ruth, 14-15, 87, 123-124, 178, 202, 352
Grindstone Creek (Burlington, Ont.), 53, 202, 270, 275
Guidelines for Open Disposal of Dredged Materials, 452
Guild Inn (Scarborough, Ont.), 221, 415, 423, 425
Gzowski, Peter, 455-456
habitat de la faune, 52-53, 82, 181-183, 314, 318, 387, 391, 398-399, 402, 404, 408, 446

habitats, 52-53, 74, 82, 93, 112-113, 128, 132, 155, 158-159, 181-82, 222, 236, 240, 277, 285, 314, 318, 356-357, 391, 398-399, 402, 424, 447 *Voir aussi* habitat de la faune
Halton (Ont.: Municipalité régionale), 13, 28, 50-51, 64, 75, 190, 217, 265, 271, 274-276, 462
Halton Region Conservation Authority, 275
Halton Urban Structure Review, 76
Halton Waterfront Plan, 270, 273, 276
Hamilton Beach Concept Plan, 11, 54, 135, 169, 172, 266, 268, 271, 272, 277, 324, 343, 380
Hamilton Beach Neighbourhood Plan: Draft, 271, 275
Hamilton Harbour Remedial Action Plan, 53, 134, 267
Hamilton Region Conservation Authority, 271, 275
Hancock, Trevor, 36
Hanlan's Point (Toronto, Ont.), 383, 384
Harbour Area Secondary Plan (Cobourg, Ont.), 452, 464
Harbour Isle (Whitby, Ont.), 439-440
Harbourfront '90, 375, 376, 378
Harbourfront Corporation, 8, 371-375, 377, 378, 461, 463
Harbourfront Disposition Company, 375
Harbourfront Foundation 8, 373, 374
Harbourfront LRT 406, 466
Harkow Aggregates and Recycling Limited, 37
Healthy Toronto 2000 36
Heber Down Conservation Area 441
Henry House Museum (Oshawa, Ont.), 429
hexachlorobenzène, 104
Highland Creek (Scarborough, Ont.), 131, 416
High Park (Toronto, Ont.), 305, 314, 342
Hill, Raymond, 460
Hi-Rise Structures 438, 439
Hiss, Tony 424
HMCS York (Toronto, Ont.), 16, 304-305, 361
Hope, Col. Henry, 448
Hough, Michael, 42
Howard, Ebenezer, 342
Humber Bay Park East (Etobicoke, Ont.), 7, 155, 162, 291, 294
Humber Bay Park West (Etobicoke, Ont.), 291, 293-294
Humber College site (Etobicoke, Ont.), 292, 296, 300-301
Humber River Water Quality Management Plan, 137
Humber Sewage Treatment Plant, 292
Hydro-Ontario, 192, 275, 281, 286-287, 399, 429-430, 432
Île Walpole (Ont.), 113
Île Ward's (Toronto, Ont.), 153, 383-384
Île-du-Prince-Édouard, 117
Îles de Toronto, 150, 153, 168, 221, 301, 305, 314, 316, 364, 377-378, 382-385
Implementation Guidelines: Provincial Interest on the Oak Ridges Moraine Area of the Greater Toronto Area, 53, 70, 91-92, 183, 196
Incendie du Grand Toronto (1904), 103, 120, 366, 393
industrie respectueuse de l'environnement, 36, 252, 406-407, 410, 411, 441, 365-467
industries, 310, 312, 320, 387, 404, 421, 430, 464-465. *Voir aussi* industrie respectueuse de l'environnement
inondation 68, 71, 87, 94, 234, 235, 238, 241, 242, 287, 316, 397, 400, 403, 404, 450
intérêt provincial, 9, 12-13, 67, 91-92, 183, 282, 292, 297-299, 304, 348, 373, 390, 432
installations communautaires, 297, 321, 322, 373, 377
installations récréatives, 208, 213, 218, 346, 352, 355, 372, 409, 423, 428, 468
Interim Waste Authority Ltd., 28
International Council for Local Environmental Initiatives, 50
International Eelpout Festival (Walker, Minnesota), 217
I Remember Sunnyside, 346, 347
J.C. Saddington Park (Mississauga, Ont.), 218, 277
Jack Darling Memorial Park (Mississauga, Ont.), 218
Jackson, Ian C., 103, 121, 128
Jacobs, Peter 77, 174, 274, 362, 401
Johns-Manville site (Scarborough, Ont.), 422
juridiction, 116, 118, 119, 127, 140, 167, 170, 172, 198, 362, 380, 390, 399, 407, 413, 457, 460, 469
Kanter, Ron, 9, 51, 64, 184, 203, 271
Keeping our Garden State Green: A Local Government Guide for Greenway and Open Space Planning, 85, 165
Kilbourn, William, 352
King (Ont.). Town Council, 190
Kirkpatrick, Sale,41, 43, 145
Klinger, Xenia 221

Lac Érié, 102-103, 113
Lac Michigan 111, 112
Lac Ontario 10-12, 15, 18, 20, 22, 24-26, 42, 43, 59, 83, 92, 96, 98, 101, 102, 104, 109, 119, 128, 134, 136, 144, 149-151. 153, 155, 156, 158, 168, 169, 190, 200, 219, 223, 229, 231, 232, 266, 267, 268, 271, 278, 279, 286, 290, 301, 304, 305, 310, 315, 340, 347, 354, 358, 362, 364, 376, 383, 394, 413, 417-419, 422, 423, 428-431, 433, 434, 436, 437, 440-442, 444, 447, 449, 454, 459, 462
Lac Supérieur, 108, 113
Lakefront Promenade Park (Mississauga, Ont.), 277, 286
Lake Ontario Cement Limited, 387
Lake Ontario Toxics Management Plan, 10
Lake Shore Boulevard (Toronto, Ont.), 289, 306, 323, 329, 337, 345, 347, 349, 359, 361, 366
Lake Simcoe Conservation Authority, 428
Lakeshore Overview Study South Etobicoke — Draft, 293, 295-296, 301, 348
Lakeshore Psychiatric Hospital (Etobicoke, Ont.), 289, 291-292, 296, 300
Lakeview (Parc) (Oshawa, Ont.), 28, 154, 278, 279, 286, 429, 430, 442
Lakeview Sewage Treatment Plant (Mississauga, Ont.), 153
Lakeview Water Pollution Control Plant (Mississauga, Ont.), 286
Lakewide Management Plans, 139
La loi sur les arbres, 89, 90, 435
Land Stewardship & Healthy Communities: A Vision for the 90's and Beyond — Draft, 274
L'avenir du Toronto Island Airport : Les enjeux, 2, 4, 6, 11, 15, 17, 20-22, 31, 41, 46, 56, 57, 64, 74, 77, 82, 86, 114, 146, 178, 195, 219, 221, 223, 242, 243, 287, 294, 295, 307, 310, 317, 332, 340, 351, 355, 365, 378, 379, 381, 386, 390-392, 402, 408, 411, 412, 421, 422, 429, 435, 442, 443, 445, 447, 449, 450, 453, 456, 464
Le Conseil consultatif scientifique, 113, 116, 120
législation, 14, 70, 82, 86, 203-204, 206, 384
Lemire, Robert A., 85
libre échange, 30
lien, 35, 79, 96, 175, 197, 200, 239, 261, 266, 286, 290, 332, 350, 353, 357, 358, 360, 361, 370, 386, 393, 408
lignes directrices, 104, 202, 283, 284, 298, 300, 426, 433, 444
Lion Monument (Toronto, Ont.), 44, 341
Little, Charles, 187
littoral, 5, 6, 10, 15, 16, 22, 24, 59, 64, 81, 88, 92, 96, 133, 148, 150-160, 162-174, 176, 177, 191, 195, 196, 197, 218, 278, 285-287, 294, 295, 298, 340, 349, 362, 416, 417, 424, 425, 430, 434, 435, 440, 454
Local Architectural Conservation Advisory Committee, 198
logement, 5, 10, 22, 24, 30, 34, 36, 37, 46, 59, 61, 74, 120, 165, 170, 246, 268-270, 280, 291, 299, 372, 310, 321, 322, 336, 337, 338, 373, 382, 384, 387
Logement et voisinages : Un secteur riverain habitable, 3
Loi fédérale sur les lits des cours d'eau navigables, 433
Loi sur l'aménagement du territoire, 7, 9, 12, 14, 67-68, 70, 74, 85-87, 89, 112, 204-205, 297, 348, 364, 390
Loi sur la gestion des zones côtières, 170
Loi sur la protection de l'environnement, 129
Loi sur l'évaluation de l'environnement, 7, 73-75, 81, 85, 297
Loi sur l'exportation et l'importation de biens culturels, 207
Loi sur les commissaires du havre de Toronto, 407
Loi sur les offices de protection de la nature, 71, 95, 205, 451
Loi sur les pêcheries, 128
Long Branch Village (Etobicoke, Ont.), 296
lots de grève, 275, 299, 380
loutre, 109, 110
Lower Don Lands (Toronto, Ont.), 252, 305, 385-386, 389, 393, 395-402, 404,405, 407,409, 411, 413-414, 467-468
Lower Trent Region Conservation Authority, 454
Lynde Creek (Whitby, Ont.), 195, 202, 427, 447
Lynde Creek Shores Marsh (Whitby, Ont.), 222
Lynde Shores (Whitby, Ont.), 446, 464
Lynde Shores Conservation Area, 195, 222, 428
Lynde Shores Secondary Plan, 441
M.M. Dillon Ltd., 431
Malone Givens Parsons Ltd., 442
Marathon Realty Company Limited, 218, 368-370
Marécage de la Baie Ashbridge's (Toronto, Ont.), 152, 252, 314, 385, 387, 393

marécages, 24, 152, 158, 251, 253, 278, 314, 393, 401-402, 431, 433, 435, 441
Marie Curtis Park (Etobicoke, Ont.), 281, 286, 291
Marina del Rey development project (Etobicoke, Ont.), 294
Martin Goodman Trail, 257, 387, 396, 405
Maryland, 181, 194, 218
McGuiness site (Etobicoke, Ont.), 296-297
McHarg, Ian L., 66
McKeough, W. Darcy, 374, 376
McLaughlin Bay (Ont.), 155, 431, 447
McLaughlin Bay Wildlife Reserve, 442
McNichol estate (Burlington, Ont.), 267, 268
McQuesten, Thomas Baker, 340
Metro Centre, 365, 367
Metro Centre (Toronto, Ont.), 366
Metro Toronto Convention Centre, 369-370
Metro Toronto Remedial Action Plan. Public Advisory Committee, 25, 64, 94, 130-134, 136, 143-147, 157, 391, 401, 403
Metropolitan Toronto (Ont.). Dept. of Public Works, 300
Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority, 52, 82, 94, 155, 161, 175, 200, 295, 302, 303, 339, 393, 428
Metropoll Report, 16, 128-129, 185, 194, 208, 213, 263, 284
Microclimate, 95, 209, 211, 223, 404
Miller, Sarah, 129
Mimico (Etobicoke, Ont.), 289, 293-294, 343
Mimico Creek (Etobicoke, Ont.), 131, 292
mirex, 105-107, 120
Mississauga (Ont.), 218, 279, 462
Mississauga (Ont.). City Council, 13, 277, 281, 285-287
Mississauga (Ont.). Maire, 281
Mississauga Waterfront Plan: Results of Agency Review and Public Consultation — Draft, 279, 282-283, 285
Moir, Michael, 79
Mono (Ont.). Town Council, 50-51
moratoire, 8, 14, 150, 174, 372, 435
Morris, David, 173
Morrison Creek (Oakville, Ont.), 267
Morrison Strip Secondary Plan, 295, 298-299
Moulden, Julia, 36-37, 326
MTRCA. *Voir* Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority
Mumford, Lewis, 472
Municipal/Industrial Strategy for Abatement, 114, 121, 123-124, 127, 143, 148
Nathan Phillips Square, 217
Natural Sciences and Engineering Research Council Canada, 412
nettoyage, 56, 105, 106, 117, 243, 298, 414, 449, 452, 468
New York (N. Y.), 11, 31, 46, 98, 100, 119, 211-213, 215, 223, 308, 334, 406, 424
Newcastle (Ont.), 427, 429-430, 441, 443-444
Newcastle (Ont.). Town Council, 444, 447, 462, 464
Niagara Escarpment Commission, 91-93
Niagara Escarpment Plan, 190
Niagara Escarpment Planning and Development Act, 70, 90, 180
Niagara Neighbourhood (Toronto, Ont.)
Niagara (Rivière), 113, 157
Niagara-on-the-Lake (Ont.), 113
Norris Park (Etobicoke, Ont.), 294
North York (Ont.). City Council, 51
North Toronto Sewage Treatment Plant, 145, 237
Northumberland County, 453
Notre avenir à tous, 33, 457
Nuala Beck & Associates Inc., 38
Oak Ridges Moraine (Ont.), 13, 25, 41, 51, 53, 60, 64, 70, 91-92, 113, 146, 183, 149, 196-197, 200, 228, 236, 242-243, 257, 416, 420, 432, 440, 446, 448
Oakville (Ont.), 73, 74, 153, 156, 179, 219, 266-270, 272-276, 281, 312, 463
Oakville (Ont.). Conseil municipal, 266, 271-275
Offices de protection de la nature, 15, 62, 65, 69, 71, 93-95, 205, 208, 272, 428, 451
oiseaux, 55, 100, 107, 109, 110, 113, 135, 143, 151, 156, 159, 167, 183, 216, 220, 223, 229, 234, 240, 253, 357, 376, 384-386, 399, 400, 409, 416, 424, 442, 453, 459
Ontario Place (Toronto, Ont.), 16, 155, 216, 304-305, 352, 354, 356, 360, 363, 468
Ontario. Environmental Assessment Advisory Committee, 2, 10, 12, 13, 15, 25, 27, 42, 52, 61, 65, 69, 86, 89, 91, 92, 101, 102, 112, 114, 115, 118, 119, 124, 127, 128, 134, 141, 144, 156, 180, 218, 229, 231, 267, 272, 278, 286, 301, 343, 358, 362, 370, 388, 400, 417, 422, 428, 429, 434, 435, 437, 444, 446, 449, 453, 459, 462

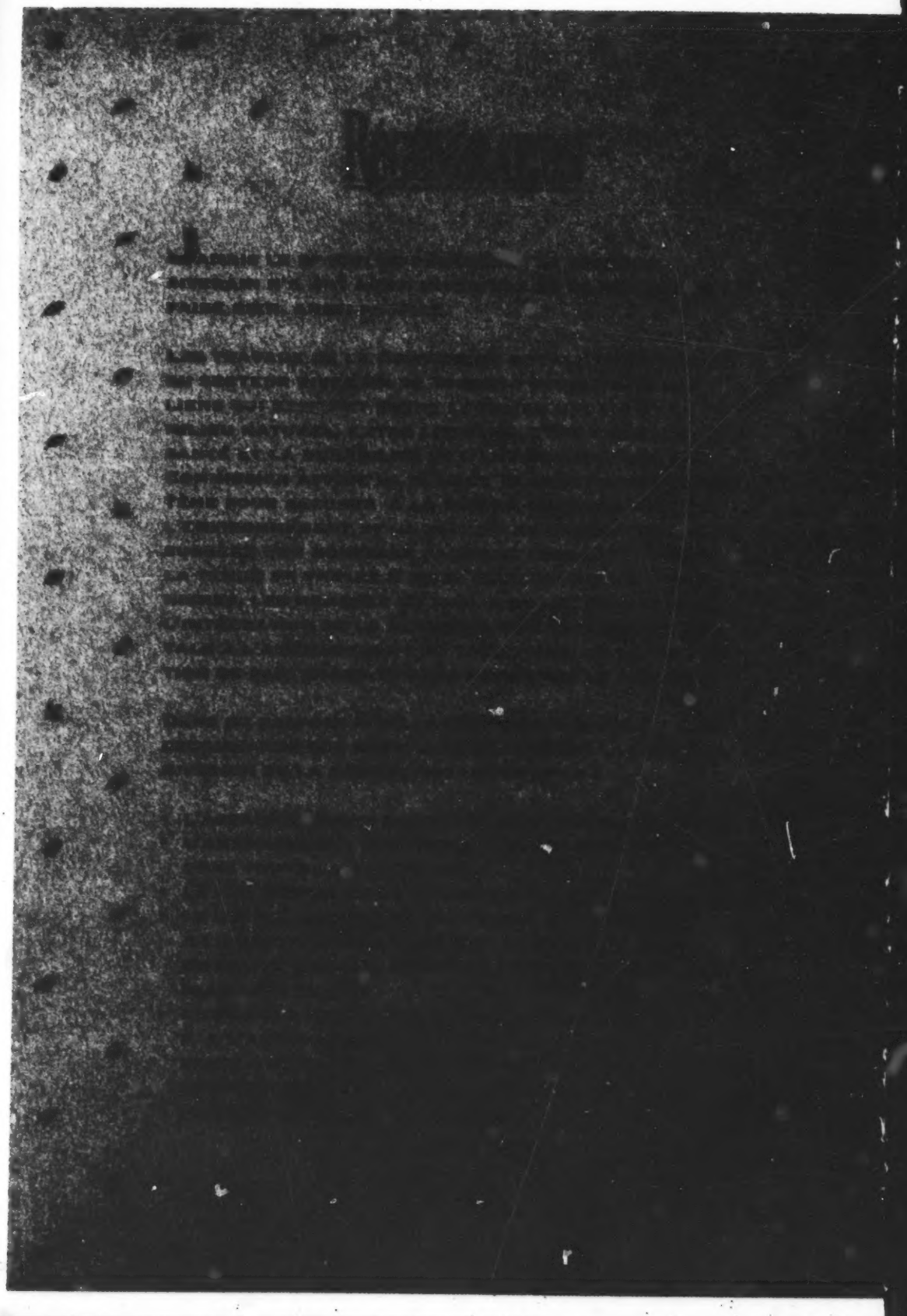
Ontario. Ministère de l'Agriculture et de l'alimentation, 64, 89, 93
Ontario. Ministère de l'Environnement, 14, 118, 123, 163, 178, 202, 286, 297, 304
Ontario. Ministère de l'Environnement. Le projet d'amélioration du programme d'évaluations environnementales (PAPÉE), 64
Ontario. Ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie, 413
Ontario. Ministère des Affaires municipales, 51, 64, 67, 75, 93, 298, 374, 396, 439
Ontario. Ministère des Richesses naturelles, 51, 64, 67, 89, 93, 94, 114, 169, 182, 199, 234, 396, 445
Ontario. Ministère des Services gouvernementaux, 292, 300-301, 44-
Ontario. Ministère des Transports, 15, 275, 307, 378
Ontario. Ministry of the Environment. Investigations and Enforcement Branch, 127
Ontario. Special Advisor to the Premier on Waterfront Development, 374
ORTECH INTERNATIONAL, 413
Oshawa (Ont.), 427-428, 441-443
Oshawa (Ont.). Conseil municipal, 222, 441-443, 447, 462-463
Oshawa Harbour Development Plan: A Report to the Oshawa Harbour Commission, 441-442
Oshawa Historical Society, 430
Oshawa Second Marsh (Oshawa, Ont.), 155
Oshawa Waterfront Development Plan — Final Report, 443
Ottawa (Ont.), 216
Otto, Stephen A., 341
Ouragan Hazel, 236, 316, 397
Outer Harbour Sailing Federation, 409
Out of Place: Restoring Identity to the Regional Landscape, 42
ozone, 27, 41, 53, 75, 316, 327, 399
Palace Pier (Etobicoke, Ont.), 294
Palais Royal (Toronto, Ont.), 347
Parc Colonel Samuel Smith (Etobicoke, Ont.), 291, 300
Parc de la Gatineau (Québec), 180
Parc de La Salle (Burlington, Ont.), 265
Parc de la vallée de la Rouge (Scarborough, Ont.), 416, 418-419, 462
Parc Spencer Smith (Burlington, Ont.), 217, 266
parcs, 4, 13, 14, 21, 22, 25, 27, 46, 52, 53, 58, 60, 61, 67, 79, 82, 134, 154, 156, 164, 165, 167, 168, 178, 179, 180, 181, 185, 187, 188, 191, 196, 198-200, 205, 209-216, 218-221, 223, 224, 238, 242, 247, 252, 253, 273, 275, 278, 286, 292, 294-297, 299-301, 303, 310, 319, 327, 335, 336, 341, 343, 346, 350, 353, 358, 361, 371, 373-375, 377, 384, 386-388, 390, 402-404, 416, 420, 428, 429, 441, 463, 465, 467, 469
Parcs, distractions et aménagements publics, 4, 45
parcs industriels, 247, 253
Parkdale (Toronto, Ont.), 306, 344, 348, 350, 354, 360
Parkdale Canoe Club, 346
participation du public, 133, 147
patrimoine bâti, 89, 165, 166, 402
patrimoine naturel, 34, 51, 53, 56, 58, 79, 84, 88, 183, 340, 392, 393, 396, 405, 416, 418, 429, 471, 472
pêche, 128, 277, 415, 429, 450
Peel (Ont. : Regional municipality), 64, 218, 281, 283, 286-287
Peterson, David, 2, 9, 304
Petticoat Creek (Pickering, Ont.), 418, 427
Petticoat Creek Conservation Area, 222, 428
Pickering (Ont.), 427-429, 433-434
Pickering (Ont.). Conseil municipal, 434-435, 447-448, 462-463
Pickering Harbour and Road Joint Stock Company, 434, 435
plages, 24, 26, 38, 43, 58, 79, 101, 104, 133, 136, 137, 143, 151-156, 159, 165, 166, 168, 208, 212, 213, 220, 301, 315, 358, 385, 388, 397, 399
Plan d'action correctrice (RAP), 133
Plan d'action correctrice du Toronto métropolitain, 25, 64, 94, 130-134, 136, 143-147, 157, 391, 401, 403
planification, 8-10, 12, 15, 16, 18, 52, 53, 62, 64-68, 70-72, 74-89, 91-95, 119-121, 124, 134-136, 139, 142, 145, 148, 149, 166, 167, 169-174, 180, 181, 183, 184, 190, 191, 193, 194, 196-199, 201, 203, 204, 223, 224, 229, 239, 243, 244, 254, 270, 271, 275, 276, 282, 283, 286, 294-299, 302, 303, 305, 306, 309, 321, 330, 341, 349, 351, 354-356, 362, 363, 365, 367, 368, 373, 374, 376, 377, 388, 391, 400-402, 407, 408, 413-415, 432-434, 436, 438, 439, 441, 444-447, 450, 452, 457-460, 465, 467, 470

planification de l'utilisation des terres, 15, 64, 66-68, 71, 72, 74, 77, 84, 95, 119, 135, 391, 402
Planification pour la durabilité : L'incorporation de la protection environnementale à la planification de l'utilisation des terres, 14, 16-17, 63, 65, 67, 73, 76, 85-86,
Planning Directions for the Metropolitan Waterfront: An Overview, 72, 77, 85, 153, 165, 194, 200, 284, 365, 367, 413, 422, 451, 452
Plan vert du Canada, 112, 124, 147, 457, 462
plans officiels, 39, 51, 52, 65-67, 70, 74, 78, 88, 205, 224, 275, 287, 296, 302, 313, 421, 425, 447, 454
plans secondaires, 88, 280, 282, 288, 294, 296, 297, 303, 425, 447, 454
poisson, 20, 107, 111, 112, 116, 133, 184, 257, 285, 287, 385, 394, 399, 403
Police provinciale de l'Ontario, 400
Policy Statement: Flood Plain Planning: A Statement of Ontario Government Policy Issued under the Authority of Politics, 67, 396
Policy Statement: Wetlands: A Proposed Policy Statement of the Government of Ontario Issued for Public Review, 67-68, 88, 112-113
polluants, 25-27, 38-41, 75, 81, 103-106, 112, 120, 121, 124-126, 128, 134, 144, 150, 157, 158, 160-164, 169, 175, 184, 230, 238, 240, 251, 252, 293, 317, 382, 399, 452
pollution, 25-28, 30, 35, 37-39, 41, 50, 54, 55, 58, 66, 73, 78, 81, 102, 103, 115, 116, 119, 121-125, 127, 128, 129-131, 133, 134, 137, 139-147, 149, 150, 159, 160, 162, 163, 182-184, 229, 236, 237, 238, 241, 247, 251, 286, 293, 307, 315-319, 335, 357, 391, 398, 400, 404, 408, 411, 450, 461
pollution de l'air, 28, 30, 41, 50, 54, 400. *Voir aussi* pollution.
pollution de l'eau, 35, 55. *Voir aussi* pollution
pollution industrielle, 103, 123
Polson Quay (Toronto, Ont.), 390, 468
polychlorinated biphenyls, 104, 107, 109-110, 117-119, 125, 398
ponts, 133, 235, 236, 306, 338, 341, 350, 361, 397, 404, 469
population, 5-7, 9, 10, 14, 15, 24, 26, 28, 30, 36, 37, 41, 49-51, 53-56, 59, 62, 67, 73, 75, 76, 81, 98, 99, 102, 109, 110, 133, 135, 139, 141, 144, 146-148, 150, 156, 161, 166-168, 170-174, 178, 181, 182, 185, 186, 188, 189, 194, 214, 230, 236, 240, 243, 256, 257, 269, 270, 280, 290, 294, 305, 314-316, 321, 324, 351, 371, 384, 389, 402, 409, 421, 423, 428, 430, 434, 435, 437, 440, 442, 444, 445, 449, 450, 453, 467, 472
Port Credit (Ont.), 153, 277, 279
Port Credit Yacht Club, 277
Port Darlington (Bowmanville, Ont.), 155, 429
Port de Hamilton (Hamilton, Ont.), 267, 271
Port d'Oshawa, 156, 429-431, 433, 442-444, 449
Port de plaisance Bluffers Park (Scarborough, Ont.), 155
Port de plaisance de Outer Harbour (Toronto, Ont.), 153, 385, 395, 408
Port de Port Credit (Mississauga, Ont.), 218, 279, 287
Port de Toronto, 8, 20, 229, 304, 306, 376, 389, 391, 406-408
Port de Whitby, 429, 440
Port Hope (Ont.), 448, 451
Port Hope (Ont.). Conseil municipal, 450, 453, 464
Port Hope Waterfront Study Committee, 451
Port Industrial Area Concept Plan, 391
Port Industrial District (Toronto, Ont.), 8-11, 16, 76, 79, 146, 176, 252, 304, 316-317, 385, 387, 390-391, 393, 396-399, 406-407, 409-411, 462
Port Union (Scarborough, Ont.), 422
Port Union Road (Scarborough, Ont.), 423
Porter, Dana, 93
Porter, Michael, 38
ports de plaisance, 25, 113, 153, 154, 156-159, 166, 168, 179, 280, 284, 428
Potter, Pat, 108
Prévision d'ambiance sonore (NEF), 381
Princes Blvd., 361
Princes' Gates (Exhibition Place, Toronto, Ont.), 44, 361
Principes du secteur riverain, 12, 14, 56-60, 76, 87, 202, 238, 274, 281, 283, 287, 296, 298, 318, 391, 407, 421, 423-424, 430-431, 434, 439, 441, 444, 447, 451, 456-457, 462
programmation, 96, 217, 222, 372, 373, 378
Projet Black Creek, 55, 56
Proposition «K», 210
Propriétaire foncier, 10, 13, 46-48, 51, 81, 134, 146, 171
protection environnementale, 15, 68, 72, 77
Provincial Sediment Quality Guidelines: Draft, 159, 175
pygargue à tête blanche, 109, 110
qualité de l'air, 26, 53, 315, 398, 404

qualité de l'eau, 25, 74, 80, 101, 103-104, 106, 126-132, 135, 138, 145, 182-183, 238, 272, 292, 318, 356-357, 362, 398, 451, 461
Queen Elizabeth Way (Toronto, Ont.), 44, 267, 327, 340, 347, 466
R. L. Clark Water Filtration Plant (Etobicoke, Ont.), 145, 301
Raby Head (Newcastle, Ont.), 155
Rae, Bob, 14
Railway Lands: Basis for Planning, 367
Railway Lands: Proposed Goals and Objectives, 367
Railway Lands Part II: Development Concept, 368
Railway Lands Part II: Implementation Strategy, 364
Railway Lands Part II: Memorandum of Conditions, 366-367
Rapport biennal présenté aux termes de l'Accord de 1978 relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs, 120, 129
Rapport provisoire, 1989, 4, 149, 292, 372, 405, 417
Rattray Estate (Mississauga, Ont.), 278
Rattray Marsh (Mississauga, Ont.), 153, 183, 279
Rattray Marsh Conservation Area, 279
recommandations, 2, 3, 7-10, 13-15, 18, 47, 49, 50, 71, 77, 83, 86, 88, 91, 92, 95, 96, 114, 117, 125, 137, 140, 148, 149, 172, 174, 179, 185, 195, 199, 202, 205, 207, 224, 261, 270, 273, 275, 281, 282, 285-287, 293, 294, 297, 302, 303, 305, 318, 339, 351, 373-375, 377, 378, 380, 382, 383, 415, 422, 425, 433, 435, 438, 439, 441, 443-449, 451, 453, 454, 461, 463
récréation, 166, 183, 185-186, 212-213, 217-218, 222, 256, 271-272, 300, 318, 335, 396, 402, 424, 439, 451
récréation hivernale, 208, 212-217, 222
recyclage, 29, 35, 38, 40, 53, 81, 86, 176, 376, 391, 394, 412, 468
Redpath Sugars, 387, 395, 405, 407
Rees, Bill, 32
Régénération du littoral pour la biorégion du Grand Toronto, 16, 150, 152, 156, 173
Régie des alcools de l'Ontario, 387, 399
Région du Grand Toronto, 11, 14, 21, 23, 53, 55, 63-64, 97, 306
Region of Halton. *Voir* Halton (Ont. : Municipalité régionale)
Regional Water Supply Plant (Durham, Ont. : Regional municipality), 31, 46, 148
régions fauniques, 7, 155, 398, 408
remblayage, 8, 13, 14, 26, 27, 71, 81, 90, 133, 150, 153-167, 169, 172, 174-176, 195, 236, 273, 274, 276, 278, 279, 283-287, 292, 296, 301, 315, 318, 357, 365-367, 376, 380, 382, 388, 396, 398, 424
renouvellement urbain, 79, 87, 241, 268, 272-273, 275, 296-297, 301-302, 304, 307, 317, 319, 349, 352, 355, 364, 371, 421, 423, 425, 462, 464, 467
Report of the President's Commission. *See Americans Outdoors:* The Legacy, The Challenge
ressources énergétiques, 26, 52
ressources en eau, 52, 65, 95, 115, 261
rétablissement de la qualité de l'eau, 7, 52, 80-81, 118-119, 126-131, 138-139, 141, 144, 228, 257, 275, 318, 348, 357, 399, 401, 452
Rethinking Urban Transport, 308
Review and Evaluation of the Great Lakes RAP: Remedial Action Plan Program 1991, 126
Revised Great Lakes Water Quality Agreement as Amended by Protocol Signed November 18, 1987, 136
Richardson, Arthur Herbert, 70, 81, 93
Ridge Trail (San Francisco, Calif.), 180
Rivière Don (Ont.), 7, 80, 111, 131, 133, 202, 228-231, 235, 237-238, 243, 250, 252-253, 255, 314-315, 385, 387, 401, 403
Rivière Humber (Etobicoke, Ont.), 7, 131, 133-134, 136-137, 187, 202, 292-293, 314, 339
Rivière Rouge (Scarborough, Ont.), 7, 111, 131, 202, 416-417, 420-427
Rivière St. Clair (Ont.), 113
rivières, 25, 111, 131, 203, 449
Robinson House (Oshawa, Ont.), 430
Rosetta McClain Gardens (Scarborough, Ont.), 215
Rousseaux St. John, Jean-Baptiste, 342
routes, 5, 25, 27-29, 45, 50, 72, 73, 75, 76, 79, 90, 133, 178, 183, 197, 203, 204, 213, 220, 244, 247, 249, 250, 252, 261, 273, 286, 300, 311, 320, 322, 324, 327-334, 342, 346, 354, 360, 386, 397, 400, 452
Route 407 (Ont.), 27, 347
Royal Botanical Gardens (Burlington, Ont.), 215, 270
rues, 72-74, 79, 80, 112, 133, 134, 184, 186, 235, 245-247, 266, 295, 299, 308, 310, 313, 319, 320, 322, 323, 324, 329, 330, 334, 338, 345, 349, 356, 361, 366, 369, 372, 388, 389, 397, 401, 402, 406
Runnalls, David, 103, 121, 128
Runnymede Development Corporation Limited, 438, 459

S. B. McLaughlin lands (Etobicoke, Ont.), 298
Sam Smith Boaters Federation, 300
San Antonio Riverwalk (Texas), 186
San Francisco, 44, 146, 171, 181, 211
San Francisco Bay Conservation and Development Commission, 171
Sandbury Building Corporation, 435
Sandwell Swan Wooster Inc., 169
santé, 34, 110
saumon 99, 101, 157, 234, 235, 258, 278, 451, 452
Save the Oak Ridges Moraine 137, 194, 202, 239
Save the Rouge Valley (Toronto, Ont.), 136, 193
Scarborough (Ont.), 415
Scarborough (Ont.). Conseil municipal, 13, 131, 416, 421-425, 462
Scarborough (Ont.). Waterfront Committee, 421
Scarborough Bluffs, 155, 156, 159, 160, 164
Secrétaire d'État aux Affaires extérieures, 141
Secteur de motels d'Etobicoke 300, 305
Secteur riverain central (Toronto, Ont.), 303, 306-310, 312-313, 315-318, 320, 322-325, 327, 330-331, 333-338, 353, 365, 405, 407, 462, 465-466, 468-469
Secteurs d'intérêt naturel et scientifique 5, 9, 11-13, 19, 21, 24, 25, 32, 37-39, 47, 51, 99, 122, 124, 127, 129, 130, 131, 133, 135, 144, 160, 171, 181, 183, 187, 189, 191, 193, 197, 200, 202, 205, 214, 219, 241, 268, 270, 273, 275, 280, 281, 291, 293, 294, 297, 302, 304, 311, 345, 355, 356, 358, 363, 365, 366, 370, 374, 388, 394, 397, 399-401, 403, 405, 406, 408, 412, 417, 438, 441, 445, 447, 449, 463, 469, 470
secteurs préoccupants, 11, 25, 126, 130, 267, 291-292, 303
secteurs riverains en hiver, 208, 213, 216-217, 222
sécurité, 186, 208, 216-216, 392
sédiments contaminés, 157. 160, 291
Sentier du secteur riverain, 12-14, 174, 176, 178, 189, 194, 270-271, 275-276, 281, 287, 293, 309, 339, 350, 358, 363, 406, 425-426, 435, 440-462
sentiers 7, 15, 18, 52, 56, 59, 79, 92, 96, 179-181, 185-188, 191, 192, 194, 195, 197, 200, 202-204, 206, 209, 214, 216, 217, 220, 234, 242, 246, 258, 271, 284, 288, 294, 295, 301, 302, 304, 310, 315, 319, 329, 335, 336, 338, 340, 342, 350, 363, 403, 408, 425, 442, 444, 449, 452-454
services sociaux 2, 10, 22, 24, 30-32, 34-38, 46, 54, 56, 70, 72-74, 84, 87, 89, 94, 126, 128, 144, 157, 165, 169, 186, 199, 203, 204, 217, 220, 238, 240, 244, 268, 273, 278, 281, 286, 288, 290, 293, 297, 301, 303, 304, 308, 311, 313, 319, 322, 324, 329, 334, 335, 337, 339, 345, 356, 368, 369, 378-380, 387, 393, 411, 412, 414, 415, 428, 429, 441, 465, 467
Sewell, John, 64
Shell House Lands (Oakville, Ont.), 268, 273, 275
Simcoe, Elizabeth, 233, 314, 383, 415,
Simms, David, 118
Site Canadian Arsenals (Mississauga, Ont.), 285, 287
Site Poste Canada (Mississauga, Ont.), 218, 281, 287, 462
Sixteen Mile Creek (Oakville, Ont.), 202, 272, 275-276
SkyDome (Toronto, Ont.), 355
Smith, A. A., 340
Smith., Col. Samuel, 342
Smith, Home, 344
Smith, Robert Melville, 340
Société canadienne d'hypothèques et de logement, 381
sols contaminés, 25, 80, 160, 285, 317-318, 357, 397, 399-400, 403-404, 443, 448, 467
South East Toronto Industrial Awareness Organization 393
Southeast Oshawa Planning Study, 442-443
Southtown (Toronto, Ont.), 364, 369, 468
Space for All: Options for a Greater Toronto Area Greenlands Strategy 272
Space Left Over After Planning, 78
Spadina Subway (Toronto, Ont.), 332
spectacles aériens, 379
St. Lawrence Cement 153, 285
St. Lawrence Neighbourhood (Toronto, Ont.), 316
St. Lawrence Park (Toronto, Ont.), 390- 407, 468
St. Mary's Cement Corporation, 429-430, 441, 443-445
St-Basile-le-Grand (Québec), 120
Stamp, Robert M., 340
Stade Maple Leaf (Toronto, Ont.), 345
Station principale d'épuration des eaux usées (Toronto, Ont.), 145, 318, 349-390, 407

stations d'épuration des eaux usées 26, 75, 104, 112, 115, 122, 124, 128, 130, 133, 137, 142, 144, 157, 158, 163, 169, 178, 183, 239, 315, 467
Steel Company of Canada 344
sterne de Forster 109, 110
sterne pierregarin, 109, 110
Stinson, Jeffery 80, 390, 471
Strachan Avenue (Toronto, Ont.) 333, 337, 357, 360
Stratégie de verdissement du secteur riverain de l'agglomération de Toronto : Contexte et enjeux, 10, 113, 184
Strategies to Realize the Mississauga Waterfront Plan: Implementation, 282-283
Sunnyside Amusement Park (Ont.), 346
Superior Park (Etobicoke, Ont.) 295
Sustainable Urban Development 175, 275, 363, 402
Suzuki, David, 157
Swansea (Toronto, Ont.), 305, 343-344
systèmes ferroviaires, 466
Task Force on the Gardiner/Lakeshore Corridor, 307, 339
Task Force to Bring Back the Don 81, 137, 230, 239, 253, 390, 402
TEDCO. *Voir* Toronto Economic Development Corporation
terres dangereuses, 164, 168
Terres ferroviaires (Toronto, Ont.), 176, 305, 307, 317, 335, 364, 366-369, 373, 462
terres humides 7, 20, 24, 52, 56, 58, 66, 68-70, 75, 87, 89, 91, 92, 96, 98, 100-102, 112-116, 133, 153, 155, 156, 157, 165, 180, 183, 184, 187, 189, 196, 205, 216, 219, 220, 235, 240, 241, 243, 249, 252, 254, 255, 271, 315, 358, 395, 399, 403, 418, 433, 441, 446, 449, 452, 453, 459
THC. *Voir* Toronto Harbour Commissioners
The Adequacy of the Existing Environmental Planning and Approvals Process for the Canaraska Watershed 72
The Competitive Advantage of Nations, 38
The Core of the Central Waterfront: A Proposal by the City of Toronto Planning Board, 365
The Experience of Place, 100, 211, 261, 406, 424
The Great Lakes in the 1990s: An Environmental Scan for a Renewed Canada-Ontario Agreement, 103, 121, 128
The Greenspace Strategy for the Greater Toronto Region: A Conservation Vision for the 21st Century, 51
The Guild of All Arts, 421
The Guild Board of Management, 422
The Humber River/High Park/Western Beaches Civic Design Study, 340
The Kinship of Nature, 143, 321
The Kirkland Partnership Inc., 299, 348
The Late, Great Lakes: An Environmental History, 101
The Metropolitan Museum of Art (New York, N.Y.), 215
The Mimico Study, 295
The New «Big Picture» 39
The Plan for Downtown Toronto, 365
The Queen Elizabeth Way: Canada's First Superhighway, 341
The Toronto and Mimico Electric Railway and Light Company, 343
The Transportation Tomorrow Survey, 324, 326
The Waterfowl Festival (Easton, Maryland), 218
The Waterfront Plan of 1912, 153, 345-346, 348, 388, 394, 397
The Waterfront Plan for the Metropolitan Toronto Planning Area, 153, 284
The Waterfront Trail: First Steps from Concept to Reality, 179, 195, 272, 274, 453
Three-Rod Law, 152
Tommy Thompson Park (Toronto, Ont.), 7, 155, 305. *Voir aussi* Leslie Street Spit
Topsoil Preservation Act, 89
Toronto (Ont.), 4-5, 462
Toronto (Ont.). Commissioner of Planning, 367
Toronto (Ont.). Conseil municipal, 7-9, 13-14, 52, 131, 145, 308, 316, 327-328, 338, 343, 350, 362, 364-368, 371-375, 377-382, 386-387, 389-390, 395-396, 399, 406-408, 410, 413, 459, 462, 468-469
Toronto (Ont.). Healthy City Office, 35, 49
Toronto Area Watershed Management Strategy, 1986, 132, 135-136
Toronto Belt Line Railway Company, 343
Toronto-Buttonville International Airport (Toronto, Ont.), 380
Toronto Central Waterfront Transportation Corridor Study, 17, 18, 305, 310, 311, 317-319, 330, 467, 470
Toronto Economic Development Corporation 14, 407, 410

Toronto Hamilton Highway Commission, 343
Toronto Harbour Commissioners 8, 9, 15, 153, 154, 345, 366, 382, 388, 389, 393-395, 404, 407, 461, 463
Toronto Historical Board, 393
Toronto Inner Harbour (Toronto, Ont.), 133, 154, 364, 396
Toronto Island Airport, 7-9, 306, 365, 377-379
Toronto Island Airport. Intergovernmental Staff Forum, 379
Toronto métropolitain (Ont.), 52-53, 80, 131, 313, 424-425, 462, 469
Toronto, No Mean City, 341
Toronto Observed, 353
Toronto Outer Harbour (Toronto, Ont.), 396, 398, 402, 404, 408
Toronto Purchase, 235
Toronto Terminal Railways Corridor, 370
Toronto, The State of the Regional Economy, 30, 45
Toronto Transit Commission 50, 325, 335, 343
Toronto Transportation Commission 343
Toronto Waterfront Regeneration Land Trust, 13, 15, 170, 462
touladi 34, 99, 102, 107, 109, 110, 120, 178, 234, 452
Towards a Liveable Metropolis, 51
Towards Ecosystem-Based Planning: A Perspective on Cumulative Environmental Effects, 76
Town of Port Hope Waterfront Master Plan Study, 452
Town of Whitby Official Plan Review and Update Study Phase 3 — Development Strategies & Options, 441
toxaphène, 104, 106, 119
Toxic Chemicals in the Great Lakes and Associated Effects, 111
toxines, 104, 106-111, 117, 119-121, 127, 143, 157, 252, 317-318, 391, 398, 404
transfert des terres (terrains), 7-9, 13-14, 203, 372, 374, 380, 408, 441
transit 50, 320, 324, 325, 328, 329, 332, 333, 335, 337-339, 343, 354, 360, 379, 391, 406, 469
transport 10, 11, 21, 22, 24, 26-30, 41, 50, 51, 53, 59, 61, 79, 83, 88, 96, 98, 100, 120, 123, 125, 137, 140, 142, 150, 152, 153, 159, 166, 170, 172, 176, 188, 210, 220, 235, 247, 252, 281, 286, 293, 305-311, 313-321, 323-340, 342, 343, 345, 348-351, 353, 354, 357, 360, 361, 367, 368, 370, 371, 378, 380, 386, 388, 389, 396, 399, 402, 405, 406, 446, 467, 469, 471
transport en commun 22, 28-30, 176, 188, 210, 220, 281, 308, 310, 313, 317, 320, 323-327, 329-335, 337, 338, 343, 351, 361, 370, 405, 406, 467
traversiers 380
Tree Bylaws Advisory Committee 90
Trenton (Ont.), 453
Trinity Bellwoods Park (Toronto, Ont.), 361-362
truite arc-en-ciel 452
truite de ruisseau, 234
United Nations Conference on Environment and Development, 49
United Nations Environment Programme, 414
United States. Council on Environmental Quality, 124
United States. General Accounting Office, 126
United States. National Parks Service, 187
universités et collèges, 414
University of Waterloo. Heritage Resources Centre, 435
Un point tournant : Rapport provisoire 1990, 11-15, 20, 22, 24, 32, 57, 58, 64-66, 77, 92, 93, 131, 134, 135, 138, 139, 145, 150, 171, 174, 178, 179, 185, 198, 253, 270, 281, 282, 284, 293-295, 299, 306, 307, 314, 331, 353, 355, 365, 371, 382, 389, 392, 404, 407-410, 422, 423, 424, 432, 433, 435-437, 440, 442, 443, 445-447, 449, 453, 456-459, 462, 463, 468
urbanisation 24, 25, 43, 50, 52, 54-56, 112, 157, 172, 178, 182-184, 203, 212, 242, 250, 318, 363, 416, 418, 429, 430
utilisation des terres agricoles 64, 85, 87, 241, 243, 433
utilisations mixtes 78
Vallée de la rivière Don (Ont.), 231, 252, 386, 407
Vallée de la rivière Rouge, 7, 189, 417-418, 425, 462
Vallée Rouge (Scarborough, Ont.), 417, 463
Vaughan (Ont.). Conseil municipal, 69
vent 44, 72, 94, 95, 151, 156, 162, 169, 181, 198, 199, 204, 210-218, 223, 224, 235, 239, 314, 316, 317, 374, 384, 433, 445, 471
villes 5, 6, 11, 19, 20, 22, 24, 37, 38, 41, 44, 45, 47, 48, 50, 52, 53, 58, 62, 73, 77, 78, 81, 86, 92, 99-101, 115, 178, 180, 187-189, 197, 200, 205, 210, 214, 217, 218, 229, 240, 242, 244, 291, 304, 308, 313, 316, 324, 327, 338, 342, 343, 351, 371, 380, 392, 412, 447, 449, 454, 471, 472

Vision 2020: A Plan for the Mississauga Waterfront, 281-283
Voies multiples : Vers une démarche axée sur l'écosystème : Un rapport des phases I et II de l'examen environnemental de Toronto, 125, 134, 146, 152, 304, 393
vues 44-46, 59, 61, 72, 119, 125, 158, 165, 166, 176, 194, 223, 235, 279, 308, 319, 336, 349, 355, 364, 372, 404, 429
Water Conservation in Ontario: Implementing the User Pay System to Finance a Cleaner Environment 115
Waterfront Transportation in the Context of Regional Transportation, 9-10
Waterloo (Ont. : Municipalité régionale), 53, 114, 414, 435
Weller, Phil, 102
Whitby (Ont.), 117-118, 195, 427-429, 439
Whitby (Ont.). Conseil municipal, 439-440, 447, 462, 464
Whitby Psychiatric Hospital (Whitby, Ont.), 428, 446
Whitman, Walt 305
Whyte, William H., 64, 179, 211, 222
Wild Life Strategy for Ontario, 181
Willamette River Greenway (Oregon), 180
Wilmot Creek Marsh (Newcastle, Ont.), 431, 447
Wilmot Creek Retirement Community, 429, 444
Winter Waterfront: Year-Round Use in Metropolitan Toronto, 207, 210
Wismer, Susan, 17?
World Trade Centre (Toronto, Ont.), 335, 353, 359-360, 363, 410
York (Ont. : Municipalité régionale), 64, 69, 113
York Quay (Toronto, Ont.), 216
zonage 70, 72, 74, 88, 241, 242, 247, 249, 299, 305, 320, 367, 368, 375, 377, 378, 414, 439, 440, 454
zones naturelles 8, 172, 174, 216, 220, 239, 336, 428, 433, 436, 440, 444, 447, 449, 450